



هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهر
مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

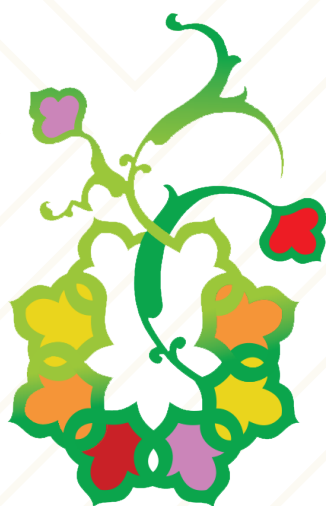
شهرپژوه ۷

ویژه‌نامه اختتامیه هفدهمین جشنواره بین‌المللی
پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری

و دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در مدیریت شهری و روستایی



اسکن الک الک الک



اسکن کنید



هفدهمین جشنواره بین‌المللی
پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری
(مجمع شهری تهران TUF)
دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش
در مدیریت شهری و روستایی

شهریور ۱۴۰۵

صاحب امتیاز:

مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

مدیر مسئول:

علی شمسی‌پور

سر دبیر:

مجید فرج‌فائد

دبیر تحریریه:

فاطمه کریمی

اعضای تحریریه:

سعیده اسدیان، سید محمد مهدی میران زاده، ملیکا نظری

یعقوب قاسمی، زهرا رضانی، مرجان حاجی رحیمی، مریم اطمیابی

سیما باقرپور، سمیرا خباز، مریم کاظمی، سمانه نوری، افشین حیدری

آناهید خزیر، کبریا حسین زاده

مدیر هنری:

محمد علی بیگی

آدرس:

تهران، انتهای خیابان خیام، تقاطع خیابان امام خمینی، روبروی مترو

ساختمان شماره ۲ شهرداری تهران

تلفن: ۰۲۱۹۶۰۵۶۰۰۰



فصل اول: دیباچه

۹

۱۰

۱۸

۲۰

۲۲

روایت خواندنی از مسیر دانشی مدیریت شهری تهران

اعضای شورای سیاستگذاری هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری

اعضای کمیته علمی هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری

اعضای کمیته اجرایی هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری

فصل اول: از پژوهش تا تصمیم

۲۵

۲۶

۲۷

۲۸

۲۹

۳۰

۳۱

ضرورت حل مسئله در پژوهش‌های شهری

تهران؛ کارزاری ملی در عرصه مدیریت شهری و الگوی حکمرانی مشارکت‌محور

تهران؛ پیشران تحول با رویکرد دانش‌محور

از تکیه بر تجربه گذشتگان تا رهبری با دانش فردا

امنیت شهری از ره‌آورد توان علمی به دست خواهد آمد

پژوهش برای شهری که نفس می‌کشد

فصل سوم: دیدگاه

۳۳

۳۴

۳۶

۳۹

۴۲

۴۴

۴۵

۴۷

۴۹

۵۱

لزوم پژوهش برای خروج از چرخه سعی و خطا

نقش پژوهش در مدیریت تصمیمات شهری چیست؟

فاصله پژوهش تا اجرا در ایران و جهان مشترک است

مرکز مطالعات بخش مدیریت میراث فرهنگی ایجاد کند

جشنواره پژوهش و نوآوری پل ارتباطی بین مدیران و پروژه‌ها

چراغ راه مدیریت شهری در پیچیدگی‌های حمل‌ونقل

ارزش یک شهروشنمند به کارایی فناوری‌هاست نه تعدادشان

تحقق شهروندی دیجیتال چه الزاماتی دارد؟

پژوهش مطلوب بدون داده امکان‌پذیر نیست



۵۳	یک چراغ راه برای برنامه‌ریزان شهری
۵۵	تعامل پژوهشگران با مدیریت شهری انکارناپذیر است
۵۶	یک درخواست از کارشناسان و مدیران شهری
۵۸	انرژی‌های تجدیدپذیر موضوع جدی جشنواره امسال
۶۰	نهادینه کردن پژوهش؛ از باور مدیران تا سازوکارهای قانونی
۶۲	خدمات شهری نیاز روزانه شهروندان تهرانی
۶۳	پژوهشگران به شرکای راهبردی مدیریت شهری تبدیل شوند
۶۵	پژوهش‌هایی که در کتابخانه می‌مانند، مشکلی از شهر حل نمی‌کنند
۶۷	دانشگاه نباید بیرون از فرآیند حکمرانی شهری بایستد
۷۰	مهم‌ترین چالش شهری عبور از مدیریت بخشی به سمت حکمرانی یکپارچه
۷۲	هویت شهری مهم‌ترین چالش معماری پایتخت است

۷۵

فصل چهارم: رو در رو

۷۶	حکمرانی مطلوب شهری نیازمند پژوهش‌های بیشتر است
۷۸	استفاده از فناوری و نوآوری در بهبود عملکرد مدیریت شهری
۸۰	تصمیم‌ها بر پایه داده اتخاذ شود نه سلیق فردی
۸۲	پژوهش، شهرسازی را از سطح ایستا به پویا ارتقا می‌دهد
۸۵	کارکردهای فرهنگی شهرداری‌ها در چارچوب حکمرانی شهری معاصر
۸۷	روایت پژوهش‌هایی که به کمک محیط زیست تهران آمدند
۸۹	تحول در رویکردهای مدیریتی برج میلاد پس از مطالعات علمی
۹۱	شکاف میان واقعیت‌های اقتصادی - اجتماعی و سازوکار مدیریت شهری
۹۳	زباله‌های تهران سوخت کارخانه‌های سیمان می‌شود
۹۶	پژوهش چگونه مسیر ورزش شهر را تغییر داد؟
۹۹	شرط لازم تصمیم‌گیری
۱۰۱	رویکرد برنامه محور؛ اصول مدیریت شهری همدان
۱۰۳	پژوهش نوآورانه؛ موتور محرک ارتقای خدمات شهری
۱۰۴	مدیریت فضای سبز باید از رویکرد سنتی به مدیریت دانش بنیان و هوشمند تغییر کند
۱۰۷	بررسی سه چالش اصلی در شرکت واحد اتوبوسرانی تهران
۱۱۰	وقتی پژوهش از روی کاغذ به شهر می‌رسد
۱۱۱	مهم‌ترین چالش‌های موجود در منطقه یک که نیازمند پژوهش هستند
۱۱۴	مسیر تحول آفرینی در مدیریت شهری

۱۱۶	استواری تصمیمات کلانشهر تهران بر داده‌های پژوهشی
۱۱۸	حکمرانی مبتنی بر تفکر در پایتخت
۱۲۰	چرا فرهنگ در فهم شهر اهمیت دارد؟
۱۲۱	نقش مرکز مطالعات در ارتقای کیفیت تصمیم‌گیری
۱۲۲	پژوهش، رکن گم‌شده تصمیم‌سازی شهری
۱۲۴	پیش به سوی نظام یکپارچه نگهداشت
۱۲۶	الگوی استقرار «شبکه همیاران تحولی» در شهرداری تهران
۱۲۸	اهمیت مطالعات شهری در بازشناسی و مواجهه با مسئله شهری
۱۳۰	از نمونه‌گیری خوشه‌ای تا رصد لحظه‌ای شبکه‌های اجتماعی
۱۳۲	نقش نخبگان در مدیریت شهری تهران

۱۳۵

فصل پنجم: بسته تولیدات علمی

۱۳۶	نقش آموزش در مدیریت بحران
۱۳۷	تصویربرداری از حکمرانی هوشمند برای تهران آینده در افق ۲۰۵۰
۱۳۸	بسترهای تحقق گردشگری هوشمند در شهر تهران
۱۳۹	آسیب‌شناسی فضای تبلیغات انتخابات در شهر تهران
۱۴۰	تهران و مسأله مهاجرت، علل و آثار اقتصادی
۱۴۱	پایش زیست محیطی آلودگی هوا با استفاده از تصاویر ماهواره ای
۱۴۲	ضرورت ساماندهی سکونتگاه‌های روستایی در حریم تهران
۱۴۳	اهمیت و ضرورت تیم واکنش سریع بازیابی روانی - اجتماعی در مدیریت بحران
۱۴۴	مدیریت پایدار پسماند منسوجات در تهران؛ راهکارها و چالش‌ها
۱۴۵	ملاحظات شناسایی شاخص‌های مناسب مکان یابی پناهگاه در مناطق شهری تهران
۱۴۶	مدیریت جایگاه‌های سوخت متحرک برای عرضه بنزین در شرایط بحرانی
۱۴۷	پایش اورژانسی سلامت سازه‌های تهران پس از جنگ ۱۲ روزه
۱۴۸	شناسایی داروهای اثرگذار برای بیهوش کردن سگ‌های ولگرد
۱۴۹	نقش پمپ‌های خانگی در تشدید بار مصرفی و ناترازی برق در تهران
۱۵۰	تهران و مهاجرت؛ چالش شهری در سایه بحران
۱۵۱	روایت یک مداخله اورژانسی برای کنترل موش‌های پایتخت
۱۵۲	الگوهای نوپدید مصرف دخانیات در سبک زندگی شهروندان تهرانی
۱۵۳	جایگاه فراموش‌شده نور و مبلمان شهری
۱۵۴	تحلیلی تطبیقی برای بازنگری سیاست‌های توسعه تهران



۱۵۵	گردشگری شهر تهران اولویت‌بندی راهکارهای کوتاه‌مدت و اثرگذار
۱۵۶	الزامات کالبدی بازآفرینی بافت‌های تاریخی در شرایط غیرمعارف جنگی
۱۵۷	بررسی مشارکت زنان در تقویت تاب‌آوری ملی طی جنگ ۱۲ روزه
۱۵۸	سنجش ذائقه موسیقایی شهروندان شهر تهران؛ با نگاهی به کنسرت‌های خیابانی
۱۵۹	بررسی تحلیلی نگرش شهروندان شهر تهران نسبت به تجمعات شبانه در جنگ تحمیلی سوم
۱۶۰	بررسی تحلیلی نگرش شهروندان شهر تهران نسبت به مسائل جنگ تحمیلی سوم (موج دوم)
۱۶۱	بررسی نگرش شهروندان نسبت به میادین میوه و تره‌بار در شهر تهران
۱۶۲	تحلیل روند تحولات نگرش شهروندان تهران نسبت به حیوانات خانگی
۱۶۳	بررسی ذائقه سینمایی شهروندان شهر تهران
۱۶۴	«مبارزه برای خیابان»؛ روایت گذار از خودرومحوری
۱۶۵	روایتی مستند از تحولات تاکسیرانی پایتخت
۱۶۶	«مال سازی» و دگرگونی فرهنگ خرید در تهران
۱۶۷	تبیین الگوی «مجتمع مسکونی دوستدار کودک»
۱۶۸	واکوی مدل حکمرانی مشارکتی در کلانشهر تهران
۱۶۹	برآورد ابعاد اقتصادی و اجتماعی تصادفات شهری

فصل ششم: از تجربه تا ایده

۱۷۱	هوش مصنوعی؛ حلقه مفقوده حمل‌ونقل هوشمند یا فناوری بدون پیوست فرهنگی؟
۱۷۲	روش‌های نوین تحول آفرینی در مدیریت نگهداشت فضای سبز شهری
۱۷۴	الگویی برای کلان‌شهرهای ایران و منطقه
۱۷۶	مکان‌یابی و مدیریت هوشمند شبکه شارژ تاکسی‌های برقی
۱۸۰	حکمرانی فناورانه و هوشمند در مدیریت زیرساخت شارژ خودروهای برقی
۱۸۲	کودکان؛ میهمانان کوچک، منتقدان بزرگ شهر
۱۸۴	نقش مهم آرامستان‌ها در فرهنگ و جامعه
۱۸۶	شهر عادلانه با حکمرانی پاسخگو شکل می‌گیرد
۱۸۸	میل ملاقات: رویکردی معناگرا به خیابان
۱۹۰	بسته جامع توانمندسازی شهرداران نواحی؛ نظام جدید توسعه مدیران شهری
۱۹۲	تشکیل اتاق ترافیک
۱۹۳	اثرات شبکه‌های اجتماعی رایج بر میزان اعتماد جامعه در مدیریت شهری
۱۹۴	تحلیل ساختاری موانع تحقق شهرک‌های ۱۵ دقیقه‌ای با تمرکز بر ترافیک شهری تهران
۱۹۶	از انفعال تا کنشگری
۱۹۸	

۲۰۰	هوشمندسازی نظام طبقه‌بندی مشاغل در شهرداری تهران
۲۰۲	بسته ارزیابی شهرداران؛ ابزار گذار به حکمرانی تحول آفرین در کلان‌شهر تهران
۲۰۴	مدیریت مشارکت در بافت‌های فرسوده شهری با تأکید بر محله جوادیه
۲۰۶	سنگفرش عرصه‌های سبز؛ راه‌حل کم‌آبی یا تهدیدی برای ریشه‌های شهر؟
۲۰۸	یک راهکار برای اقتصاد چرخشی و پایداری در شهرهای در حال توسعه
۲۱۰	خودروهای برقی و الزامات معاینه فنی آن‌ها
۲۱۳	نیازمند طراحی ساختار سازمانی مناسب بین شهرداری و دولت هستیم
۲۱۴	از بحران‌مدیریتی تا تاب‌آوری هوشمند
۲۱۶	آلودگی هوای تهران؛ بحران نفس‌گیر یک کلان‌شهر
۲۱۸	راهکار پایدار برای حل معضل ترافیک
۲۲۰	لزوم حفاظت از منابع راهبردی آب زیرزمینی در شهرها
۲۲۲	شهر متصل در انتظار اجرا

۲۲۵

فصل هفتم: منتخبین جشنواره

۲۲۶	نگاشت اقلیم شهر و توصیه‌های برنامه‌ریزی (مروری بر تجارب جهانی)
۲۲۷	ارائه یک مدل مبتنی بر هوش مصنوعی برای تخلیه جمعیت در مناطق شهری ناشی از بحران‌های چندگانه لرزه‌ای
۲۲۸	سپهر ملکوت: میراث ناملموس فرهنگی آرامستان تخت فولاد
۲۲۹	بررسی و تدوین طرح موضوعی (جامع) فضای سبز شهر تهران
۲۳۰	ارائه برنامه عملیاتی جهت نهادینه کردن ورزش همگانی به تفکیک مناطق ۲۲ گانه شهر تهران
۲۳۱	مطالعه و طراحی شبکه‌های جمع‌آوری، هدایت و استحصال آبهای سطحی کلانشهر اصفهان
۲۳۲	ارزیابی فنی - اقتصادی و محیط‌زیستی عملکرد سیستم هیبریدی
۲۳۳	رویارویی دوگانه در برنامه‌ریزی حکمت‌محور (خرد عملی)
۲۳۴	بررسی تأثیر پارامترهای شخصیتی، سبک زندگی و جمعیت‌شناختی بر درک و پیش‌بینی خطر دوچرخه‌سواران

۲۳۵

فصل هشتم: نگاهی اجمالی به پیش‌نشست‌ها

هفدهمین جشنواره بین المللی



هفدهمین
جشنواره
بین المللی
سروکاروانوارگی
درمدیریت شهری



فصل اول دیاچہ





تحقق پیوند علم و عمل توسط مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران:

روایت خواندنی از مسیر دانشی مدیریت شهری تهران

از تولید دانش تا اثرگذاری بر تصمیم های شهری

بتوانند مسائل واقعی شهر را شناسایی و برای آنها راهکارهای قابل استفاده در مدیریت شهری ارائه کنند. طراحی و به کارگیری مدل های توسعه پایدار شهری نیز در همین چارچوب مورد توجه قرار گرفت. به این ترتیب، «مسئله محوری» به یکی از اصول مهم فعالیت های پژوهشی مرکز تبدیل شد؛ به این معنا که تعریف موضوعات مطالعاتی بیش از گذشته بر اساس نیازهای واقعی شهر و شهرداری صورت گیرد و خروجی پژوهش ها نیز قابلیت تبدیل شدن به تصمیم و اقدام را داشته باشد.

● بازآرایی ساختار برای افزایش اثربخشی مطالعات

در ادامه این روند، به منظور ارتقای بهره وری، رفع تداخل های ساختاری و روشی، پیش بینی سازوکارهای مناسب برای طراحی راهبردها و تعمیق نظارت بر اجرای طرح جامع شهر تهران، در آبان ماه سال ۱۳۸۹ دستورالعمل اجرایی ادغام نهاد مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران با مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران، بر اساس مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری، ابلاغ شد. بر اساس این دستورالعمل، وظایف نهاد مطالعات و برنامه ریزی توسعه شهری نیز از مهرماه سال ۱۳۸۹ به شهرداری تهران واگذار شد. این تغییرات را می توان در امتداد همان رویکردی ارزیابی کرد که هدف آن ایجاد انسجام بیشتر میان مطالعات، برنامه ریزی و فرآیند تصمیم گیری در مدیریت شهری و فراهم کردن زمینه برای اثربخشی بیشتر دانش تولید شده در مسیر اداره و توسعه تهران بود.

● از کیفیت مطالعات تا تحقق اهداف شهری

در این مسیر، مجموعه ای از اهداف اصلی برای مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران تعریف و دنبال شد. ارتقای کیفیت پروژه های مطالعاتی و تسریع در انجام آنها، اثربخش کردن نتایج مطالعات در فعالیت های شهرداری، هماهنگی، نظارت، برنامه ریزی و ارزیابی تحقق

پنجاه و سه سال از شکل گیری مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران می گذرد؛ نهادی که فلسفه وجودی آن از ابتدا بر یک ضرورت اساسی در مدیریت پایتخت استوار بود: اداره شهری به وسعت و پیچیدگی تهران، بدون اتکا به دانش، مطالعه و برنامه ریزی علمی امکان پذیر نیست. این مرکز در طول بیش از پنج دهه فعالیت، به تدریج جایگاه خود را به عنوان بازوی فکری، مشورتی و پژوهشی مدیریت شهری پایتخت تثبیت کرده، تا جایی که امروز دیگر مأموریت این نهاد، تنها تولید گزارش و انجام مطالعات نیست، بلکه تلاش برای تبدیل دانش و یافته های علمی به مبنایی برای تصمیم گیری، سیاست گذاری و اقدام در شهر است. این مسیر، متناسب با تحولات تهران و نیازهای مدیریت شهری، در دوره های مختلف دستخوش تغییر و تکامل شده و به ویژه از میانه دهه ۱۳۸۰، با تقویت رویکردهای راهبردی و مسئله محور، وارد مرحله تازه ای شده است.

● دهه ۸۰؛ آغاز فصل جدید مطالعات راهبردی

از اواسط دهه ۸۰ فعالیت های مرکز بیش از گذشته بر مطالعات راهبردی و دستیابی به الگوی مدیریت و توسعه پایدار شهری تهران با تأکید بر دانایی محوری متمرکز شد. هدف از این رویکرد، حرکت از مطالعات صرفاً توصیفی و نظری به سمت پژوهش هایی بود که

مرکز مطالعات مجموعه ای از راهبردهای مدیریتی و پژوهشی را در دستور کار قرار داده است. انجام فعالیت ها بر اساس برنامه راهبردی مرکز، مسئله محور کردن تحقیقات با توجه به نیازهای شهرداری، حرکت به سوی تبدیل مرکز به سازمانی دانش محور، چابک و اثربخش و بهره گیری از نظام های پرداخت مبتنی بر نتیجه، از جمله این راهبردهاست

از اواسط دهه ۸۰ فعالیت‌های مرکز بیش از گذشته بر مطالعات راهبردی و دستیابی به الگوی مدیریت و توسعه پایدار شهری تهران با تأکید بر دانایی محوری متمرکز شد. هدف از این رویکرد، حرکت از مطالعات صرفاً توصیفی و نظری به سمت پژوهش‌هایی بود که بتوانند مسائل واقعی شهر را شناسایی و برای آنها راهکارهای قابل استفاده در مدیریت شهری ارائه کنند

شهرداری تهران و سایر شهرها و کلان‌شهرهای کشور مورد توجه قرار گرفته است. توسعه خدمات کتابخانه‌ای و نمایشگاهی به صورت دیجیتال نیز در راستای تقویت زیرساخت‌های دانشی و تسهیل دسترسی به منابع و دستاوردهای علمی مرکز دنبال شده است.

توسعه ارتباط با دانشگاه و جامعه نخبگانی

آنچه پرواضح است، اینکه حل مسائل پیچیده تهران بدون استفاده از ظرفیت گسترده جامعه علمی کشور امکان‌پذیر نیست. از همین رو، توسعه تعامل با دانشگاه‌ها، مراکز علمی، پژوهشگران و نخبگان، به یکی از محورهای مهم فعالیت مرکز در دوره ششم مدیریت شهری تبدیل شده است. این تعاملات از یک سو به انتقال دانش و تجربه میان مدیریت شهری و محیط‌های علمی کمک می‌کند و از سوی دیگر، امکان می‌دهد مسائل واقعی شهر در اختیار پژوهشگران و صاحب‌نظران قرار گیرد و برای آنها راهکارهای علمی و اجرایی طراحی شود. در این میان، مرکز تلاش کرده است نقش خود را به عنوان حلقه واسط میان مدیریت شهری و جامعه علمی تقویت کند؛ حلقه‌ای که می‌تواند ظرفیت‌های پراکنده علمی و پژوهشی را حول مسائل اولویت‌دار تهران گرد هم آورد.

پژوهش برای حل مسائل واقعی تهران

کارنامه مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران نشان می‌دهد که پژوهش در این مجموعه صرفاً یک فعالیت دانشگاهی یا مطالعاتی نبوده است. هدف اصلی، ایجاد مسیری برای تبدیل دانش به تصمیم و تصمیم به اقدام بوده است. در این چارچوب، مرکز تلاش کرده است ضمن شناسایی و تحلیل چالش‌های امروز تهران، راهکارهایی کاربردی و قابل اجرا برای مدیران شهری ارائه کند و از پروژه‌ها و طرح‌های تحول‌آفرین نیز پشتیبانی علمی داشته باشد. حرکت به سوی شهری هوشمند، پایدار و آینده‌نگر، نیازمند چنین پیوندی میان پژوهش و اجراست؛ چراکه سیاست‌گذاری

طرح جامع شهر تهران، توسعه تعاملات داخلی و خارجی و تجهیز و توسعه ظرفیت‌های مرکز، از جمله مهم‌ترین این اهداف بوده است. در واقع، مسئله اصلی تنها افزایش حجم مطالعات یا تولید دانش بیشتر نبود؛ بلکه کیفیت، اثربخشی و قابلیت استفاده از این دانش در مدیریت شهری اهمیت ویژه‌ای پیدا کرد. از این رو، پژوهش زمانی ارزشمند تلقی می‌شود که بتواند به شناخت بهتر مسئله، تصمیم‌گیری دقیق‌تر و در نهایت بهبود عملکرد مدیریت شهری منجر شود.

راهبردهایی برای شکل‌گیری یک سازمان دانش‌محور

برای تحقق این اهداف، مرکز مطالعات مجموعه‌ای از راهبردهای مدیریتی و پژوهشی را در دستور کار قرار داده است. انجام فعالیت‌ها بر اساس برنامه راهبردی مرکز، مسئله‌محور کردن تحقیقات با توجه به نیازهای شهرداری، حرکت به سوی تبدیل مرکز به سازمانی دانش‌محور، چابک و اثربخش و بهره‌گیری از نظام‌های پرداخت مبتنی بر نتیجه، از جمله این راهبردهاست. در کنار این موارد، تمرکز بر جذب و نگهداشت نیروهای نخبه و متخصص و ترویج نتایج مطالعات به صورت آزادانه و هدفمند، با هدف فراهم کردن امکان استفاده عموم، سایر شهرهای ایران و جامعه علمی و مدیریت شهری در سطح ملی و بین‌المللی، از دیگر محورهای مورد توجه مرکز بوده است. این رویکرد در واقع تلاش برای تبدیل مرکز از یک مجموعه تولیدکننده مطالعات به نهادی است که در تمام زنجیره «مسئله، پژوهش، تصمیم و اجرا» نقش ایفا کند.

اصلاح فرآیندها و تقویت زیرساخت‌های پژوهشی

در کنار تدوین راهبردها، مجموعه‌ای از اقدامات ساختاری و اجرایی نیز برای تحقق اهداف مرکز انجام شده است. تدوین برنامه راهبردی و برنامه عملیاتی یک‌ساله، استقرار نظام مدیریت مبتنی بر هدف و تهیه و تصویب ساختار سازمانی مرکز با بهره‌گیری از رویکردهای نتیجه‌محور، از جمله این اقدامات بوده است.

همچنین تدوین شاخص‌ها و دستورالعمل‌های تهیه و ارزیابی RFP و پروپوزال‌ها از نظر محتوایی، تدوین دستورالعمل‌های مرتبط با به‌کارگیری نتایج تحقیقات و تهیه نظام‌نامه‌ها، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مربوط به وظایف زیرسیستم‌های منابع انسانی، از دیگر اقداماتی است که با هدف استانداردسازی و ارتقای کیفیت فرآیندهای مرکز دنبال شده است. در حوزه منابع انسانی نیز موضوعاتی همچون انگیزش، حقوق و دستمزد، نظام پاداش، توسعه تعاملات با نخبگان و تقویت ارتباط با مدیران و کارشناسان



شهری زمانی می‌تواند اثربخش باشد که بر شناخت دقیق مسائل، داده‌های معتبر و یافته‌های علمی استوار باشد.

● جشنواره؛ بستری برای دیده‌شدن و به‌کارگیری پژوهش

در امتداد همین مسیر، جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری شکل گرفته است؛ رویدادی که اولین بار سال ۱۳۸۶ همزمان با هفته پژوهش برگزار شد و از ابتدا با هدف شناسایی، معرفی و حمایت از یافته‌های پژوهشی و ایجاد انگیزه برای پژوهش در حوزه مدیریت شهری دنبال شده است. جشنواره در طول دوره‌های برگزاری خود تلاش کرده تا بستری برای گردهم آوردن پژوهشگران، استادان، دانشجویان، نخبگان و مدیران شهری فراهم کند و زمینه تبادل یافته‌ها و تجربه‌های علمی و اجرایی را به وجود آورد. در دوره‌های مختلف، آثاری همچون طرح‌های مطالعاتی و پژوهشی، پایان‌نامه‌ها، رساله‌ها، کتاب، مقاله، گزارش و طرح‌های بدیع اجرایی و ایده‌های خلاقانه در این رویداد مورد توجه قرار گرفته‌اند. به همین دلیل، جشنواره را نمی‌توان صرفاً رویدادی برای انتخاب و تقدیر از آثار برتر دانست. کارکرد مهم‌تر آن، ایجاد چرخه‌ای برای شناسایی ایده، معرفی پژوهش، ایجاد ارتباط میان صاحب ایده و مدیر شهری، ترویج یافته‌های علمی و فراهم کردن زمینه برای به‌کارگیری آنها در مدیریت شهر است.

● جشنواره پژوهش و نوآوری؛ پیوندی میان پژوهش و مدیریت شهری

تجربه دوره‌های گذشته نشان می‌دهد که جشنواره به تدریج از یک رویداد صرفاً ملی به بستری برای توسعه تعاملات علمی و حتی بین‌المللی در حوزه مدیریت شهری تبدیل شده است. در دوره‌های مختلف، تمرکز بر مسائل مهم شهری، مشارکت حداکثری نخبگان و پژوهشگران و استفاده از ظرفیت محیط‌های دانشگاهی و پژوهشی، از جمله سیاست‌های اصلی جشنواره عنوان شده است. این رویکرد، در واقع با مأموریت اصلی مرکز مطالعات هم‌راستا است؛ مأموریتی که بر مسئله‌محوری، تولید دانش کاربردی و اثربخشی نتایج مطالعات در مدیریت شهری تأکید دارد. از این منظر، جشنواره می‌تواند نقش یک حلقه واسطه را ایفا کند: حلقه‌ای میان پژوهشگران و مدیران، میان ایده و اجرا و میان دانش تولیدشده در دانشگاه‌ها و نیازهای واقعی شهر.



رسیدن جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری به ایستگاه هفدهم بهانه‌ای شد تا نگاهی گذرا به شانزده دوره گذشته این جشنواره داشته باشیم.



دوره اول



محور ۲۳
اثر ۶۱۰
منتخب ۳۷

دوره دوم



محور ۲۳
اثر ۶۱۲۳
منتخب ۵۹

دوره سوم



محور ۸
اثر ۱۶۶۵
منتخب ۳۶

دوره چهارم



محور ۱۰
اثر ۲۴۴۷
منتخب ۳۵

دوره پنجم



محور ۲۶
اثر ۴۹۷۰
منتخب ۴۹

دوره ششم



محور ۳۹
اثر ۲۰۰۰
منتخب ۲۰

دوره هفتم



محور ۷
اثر ۳۴۲۴
منتخب ۳۶

دوره هشتم



محور ۷
اثر ۶۶۷۹
منتخب ۳۳



دوره دهم



محور ۱۹
اثر ۳۵۷۰
منتخب ۲۰

دوره نهم



محور ۲۶
اثر ۷۵۸۲
منتخب ۸

دوره دوازدهم



محور ۱۶
اثر ۲۴۷۳
منتخب ۱۶

دوره یازدهم



محور ۱۲
اثر ۴۱۰۹
منتخب ۲۱

دوره چهاردهم



محور ۹
اثر ۲۲۳۷
منتخب ۲۷

دوره سیزدهم



محور ۱۶
اثر ۲۰۲۹
منتخب ۴۷

دوره شانزدهم



محور ۱۵
اثر ۱۳۷۵
منتخب ۳۲

دوره پانزدهم



محور ۱۵
اثر ۲۵۴۷
منتخب ۳۸

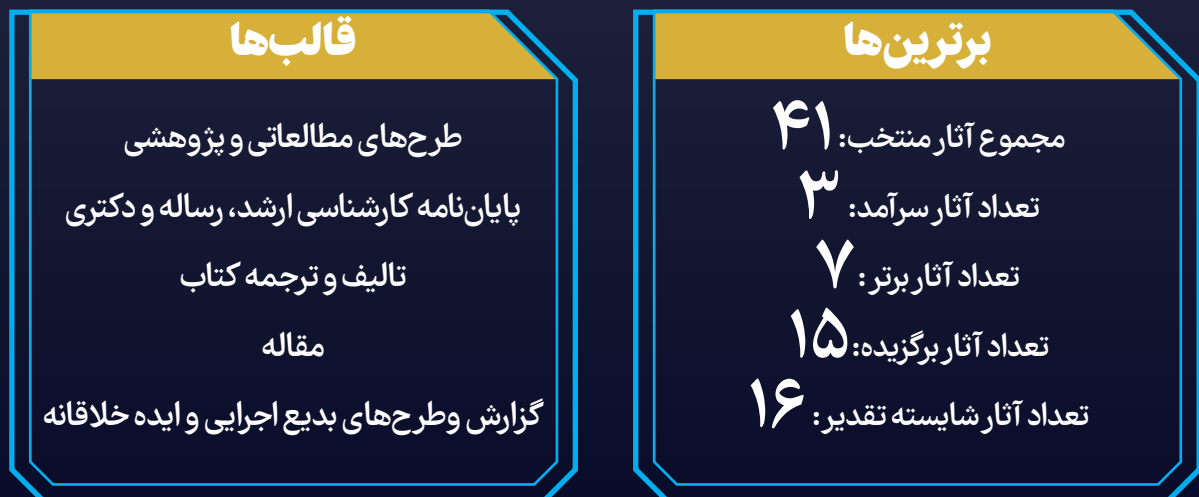
هفدهمین دوره جشنواره پژوهش و نوآوری در آینده اعداد

پژوهش و نوآوری ایستگاه هفدهم نگاهی به یک تجربه ماندگار

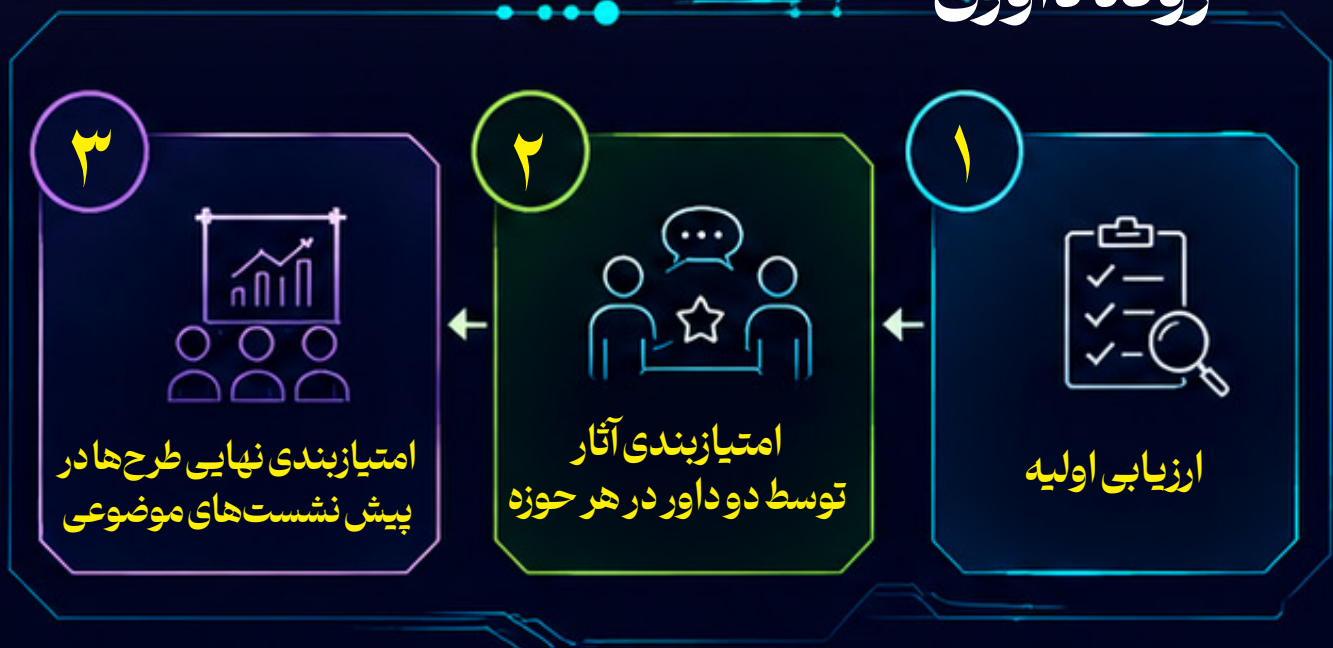
پژوهش؛ همان حلقه مفقوده‌ای است که به کارگیری آن می‌تواند گره بسیاری از چالش‌ها را در همه حوزه‌ها باز کند. همان نقطه‌ای که مدیریت شهری از ۱۶ سال قبل به شکل ویژه‌ای در دستور کار خود قرار داده و تا حد قابل قبولی توانسته اداره شهر را به شکل علمی‌تری در عرصه‌های متفاوت خدمات شهری دنبال کند. ادواری که شاید مهم‌ترین دستاوردهای آن بتوان نهادینه‌سازی گفتمان ارتباط بدنه اجرایی با بدنه پژوهشی دانست. از طرفی هم هفدهمین دوره جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری که همانند ادوار گذشته، فرصتی برای شنیده‌شدن دیدگاه‌های نخبگانی در حوزه مدیریت شهری بود، حالا به ایستگاه نهایی رسیده است. ایستگاهی که هرچند به دلیل شرایط ویژه کشور در سال گذشته روند برگزاری آن با تأخیر روبه‌رو شد، اما امروز همه مدیران شهری و اساتید دانشگاهی مشارکت‌کننده در آن، ماحصل یک سال ارسال آثار و داوری و انتخاب برترین‌ها را به تماشا نشسته‌اند.

آنچه در این مسیر بیش از هر چیز اهمیت دارد، صرفاً برگزاری یک جشنواره یا معرفی آثار برگزیده نیست؛ بلکه تداوم بستر ارتباط مستمر برای گفت‌وگو میان دانشگاه و مدیریت شهری و تبدیل دانش و ایده به راهکارهایی عملی برای مسائل شهر است. تداوم این ارتباط می‌تواند به تصمیم‌هایی دقیق‌تر، سیاست‌گذاری‌هایی واقع‌بینانه‌تر و در نهایت شهری پاسخگوتر و زیست‌پذیرتر منجر شود. از همین رو، هر دوره از این جشنواره را می‌توان گامی دیگر در مسیر نزدیک‌تر شدن پژوهش به میدان عمل و مدیریت شهری به دانش و تجربه دانست. در ادامه، نیم‌نگاهی به آنچه در این دوره رخ داده، می‌اندازیم.





روند داوری



اعضای شورای سیاست‌گذاری هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری

ودوازدهمین دوره جشنواره پژوهش و آموزش در مدیریت شهری و روستایی



محمدطیب صحرایی

مدیرکل حوزه شهردار تهران



مسعود نصرتی

معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور



بابک نگاهداری

رئیس مرکز پژوهش‌های مجلس



علی شمس‌پور

رئیس مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران (رئیس شورا)



نصرت‌الله آبادیان

معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران



سجاد محمدعلی نژاد

معاون مالی و اقتصاد شهری شهرداری تهران



مجید باقری

معاون برنامه‌ریزی، توسعه سرمایه انسانی و امور شورای شهرداری تهران



موسی‌الرضا حاجی بگلو

رئیس شورای عالی استان‌ها



مهدی پیرهادی

عضو شورای اسلامی شهر تهران



حمیدرضا غلامزاده نطنزی

رئیس مرکز ارتباطات و امور بین‌الملل شهرداری تهران



مریم اردبیلی

معاون امور بانوان شهرداری تهران



مهدی منوری

رئیس سازمان بازرسی شهرداری تهران

اعضای شورای سیاست‌گذاری هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری

ودوازدهمین دوره جشنواره پژوهش و آموزش در مدیریت شهری و روستایی



علیرضا رهایی

معاون مطالعات زیرساخت



بهزاد پایمرد

مدیرعامل سازمان فناوری‌های نوین
و نوآوری‌های شهری شهرداری تهران



رضا تقی‌پور انوری

نماینده مردم تهران در مجلس



محمد سعیدی کیا

وزیر اسبق راه و شهرسازی



هاشم داداش‌پور

عضو هیئت علمی
دانشگاه تربیت مدرس



میثم مظفر

عضو شورای اسلامی شهر تهران



سید محمد مجابی

رئیس مرکز مطالعات راهبردی
و آموزش شهری و روستایی



قاسم شریعتی نیاسر

معاون توسعه و هماهنگی امور پژوهشی
مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



محمد علی پورنیا

مدیر حوزه ریاست مرکز مطالعات
و برنامه‌ریزی شهر تهران



قاسم زائفی

معاون مطالعات سیاست‌گذاری
و حکمرانی شهری مرکز مطالعات



مجید دریکوند

رئیس مرکز پژوهش و آموزش
شورای عالی استان‌ها

اعضای کمیته علمی هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری

ودوازدهمین دوره جشنواره پژوهش و آموزش در مدیریت شهری و روستایی



رضا گلشن خواص

عضو هیات علمی
دانشگاه علم و صنعت



حسین رازی

عضو هیات علمی
دانشگاه علم و صنعت



عبدالحسین کلانتری

عضو هیات علمی
دانشگاه تهران



علیرضا رهایی

دبیر علمی جشنواره



مهدی صادقی شاهدانی

عضو هیات علمی دانشگاه دانشگاه
امام صادق (ع)



مهدی قطعی

عضو هیات علمی
دانشگاه امیرکبیر



غلامرضا غفاری

عضو هیات علمی
دانشگاه تهران



هاشم داداش پور

عضو هیات علمی
دانشگاه تربیت مدرس



نغمه میرقعی

عضو هیات علمی
دانشگاه شهید بهشتی



حیدر مفتاحی زاده

عضو هیات علمی
دانشگاه اردکان



علی اکبر شیرزادی

عضو هیات علمی
دانشگاه علم و صنعت

اعضای کمیته علمی هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری

ودوازدهمین دوره جشنواره پژوهش و آموزش در مدیریت شهری و روستایی



علی مشهدی

عضو هیات علمی
دانشگاه قم



علیرضا افشاری

عضو هیات علمی
دانشگاه امام صادق (ع)



فتح‌الله شمسایی ظفرقندی

عضو هیات علمی
دانشگاه امام حسین (ع)



مهدی اخلاقی‌نیا

معاون فرهنگی و اجتماعی سازمان
بازرسی شهرداری تهران



هادی پندار

عضو هیات علمی
دانشگاه امیرکبیر



موسی عنبری

عضو هیات علمی
دانشگاه تهران



محمد رضا رضوانی

عضو هیات علمی
دانشگاه تهران



زهره محمودی

مشاور ارشد رئیس مرکز مطالعات
و برنامه ریزی شهر تهران

اعضای کمیته اجرایی هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری و دوازدهمین دوره جشنواره پژوهش و آموزش در مدیریت شهری و روستایی



محسن عباسی
دبیر کارگروه بین‌الملل



مجید فرج فاند
دبیر کارگروه روابط عمومی و رسانه



صالح احمدی
دبیر کارگروه پشتیبانی و هماهنگی



محمد علی پورنیا
دبیر اجرایی جشنواره



فرهاد خسروانی
مدیر مطالعات خدمات شهرسازی و محیط‌زیست
مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



هاشم آرام
مدیر مطالعات و امور اجتماعی و فرهنگی
مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



محمد رسول دلفانی
مدیر مطالعات عمران، ترافیک و امور بحران
مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



هادی کشاورز
مدیر مطالعات خط‌مشی‌گذاری شهری
مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



امیر فرخی حاجی‌آباد
مدیر امور نخبگان مرکز مطالعات
و برنامه‌ریزی شهر تهران



امیر آزادی
مدیر کاربست امور پژوهشی مرکز
مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



محمد رضا یوسفی
مدیر طرح و برنامه مرکز مطالعات و
برنامه‌ریزی شهر تهران



امید شریفی
مدیر مطالعات اقتصاد و مدیریت شهری
مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

اعضای کمیته اجرایی هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری و دوازدهمین دوره جشنواره پژوهش و آموزش در مدیریت شهری و روستایی



سیدعلی هاشمی

رئیس اداره مالی و حسابداری مرکز
مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



مهدی خورسندلیه

رئیس بازرسی مرکز مطالعات
و برنامه‌ریزی شهر تهران



فرشاد نوروزی

رئیس اداره پیگیری ویژه مرکز
مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



میرسلیم موسوی

رئیس اداره خدمات و تدارک
مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



محسن نجارزاده

رئیس حراست مرکز مطالعات و
برنامه‌ریزی شهر تهران



مرتضی جامی

قائم مقام ذی‌حساب مرکز مطالعات
و برنامه‌ریزی شهر تهران



محسن جهانشاهلو

کارشناس اداره پیگیری‌های ویژه مرکز
مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



فائزه جدیری

کارشناس مدیریت عمران، ترافیک و امور بحران
مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



امین دولت‌آبادی

رئیس اداره رویدادهای مرکز مطالعات
و برنامه‌ریزی شهر تهران

هفدهمین جشنواره بین المللی



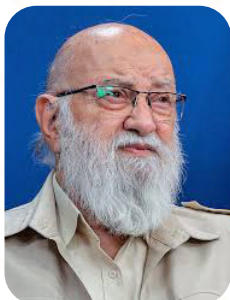
هفدهمین
جشنواره
بین المللی
سروکاروانوارگی
درمدیریت شهری



فصل دوم از پژوهش تا تصمیم

در این فصل، مدیران شهری از اهمیت پژوهش در تصمیم‌سازی‌ها و سهم آن در آینده پایتخت گفتند.





مهدی چمران

رئیس شورای اسلامی شهر تهران

ضرورت حل مسئله در پژوهش های شهری

برگزاری هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری، تلاشی مستمر و موثر در مسیر ارتقای کیفیت زیست شهری و پاسخگویی به نیازهای پیچیده کلان شهر تهران است. اما در این سال، بیش از هر زمان دیگری، باید به این پرسش پاسخ دهیم که پژوهش در مدیریت شهری برای چه کسی و با چه هدفی است؟

پژوهش ها به ابزاری برای تصمیمات مدیران تبدیل شود، متأسفانه در برخی مواقع مشاهده می شود ابتدا تصمیمی گرفته می شود و سپس از کارشناسان و متخصصان درخواست می شود آن تصمیم را تصمیمی کارشناسی و تخصصی نشان دهند، حال آن که پژوهشگر باید پیش از اتخاذ تصمیم نظر کارشناسی و اصولی را ارائه دهد.

جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری در سال های اخیر جایگاه خود را به عنوان رویدادی اثربخش پیدا کرده و استمرار آن در دوره های مختلف با وجود تغییر و تحولات به نهادمند شدن آن کمک کرده است، شهرداری تهران در سال های اخیر توجه شایانی به مقوله پژوهش داشته و تداوم این رویکرد ثمرات خود را در سال های آینده و کیفیت زندگی شهروندان نشان خواهد داد. برگزاری چنین جشنواره هایی با محوریت پژوهش در مدیریت شهری می تواند به مرور پژوهش را به بخشی جدانشدنی از چرخه مدیریت تبدیل کند. اتکای واقعی به پژوهش، یعنی پذیرش این حقیقت که بدون تحلیل های علمی، هر اقدامی در مدیریت شهری، تکرار آزمون و خطاست. امید است هفدهمین جشنواره، نقطه عطفی باشد تا از «پژوهش های توصیفی» به سمت «پژوهش های مسئله محور» حرکت کنیم؛ پژوهش هایی که خروجی آن ها نه یک تئوری، بلکه یک «راهکار اجرایی» برای بهبود کیفیت زندگی شهروندان باشد.

قائد شهید امت در طول دوران رهبری همواره بر ضرورت «تخصص» و «علم محوری» در اداره کشور تأکید داشتند. ایشان پژوهش را نه یک فعالیت تکمیلی، بلکه زیربنای هرگونه تصمیم گیری درست در حکمرانی می دانستند. در مدیریت شهری، این علم محوری به معنای آن است که هر تصمیم مدیریتی، پیش از اجرا، از فیلتر پژوهش های دقیق و مستند عبور کند تا از خطاهای پرهزینه و تصمیمات تک بعدی جلوگیری شود.

تا سالها پیش فاصله میان «میز پژوهش» و «میز تصمیم گیری» در حکمرانی کشور ما زیاد بود. اما به مدد تأکیدات رهبری شهید و تلاش محققان و پژوهشگران در یکی دو دهه اخیر اقدامات مهم و موثری در نهادینه کردن پژوهش به عنوان یک امر حیاتی در تصمیم سازی ها و تصمیم گیری ها صورت گرفته است، هر چند تا رسیدن به نقطه مطلوب نیازمند تلاش مضاعف هستیم. ما به پژوهش هایی نیاز داریم که نه تنها «وضعیت موجود» را توصیف کنند، بلکه «راهکار عملیاتی» ارائه دهند. پژوهشی که صرفاً به گزارش نویسی و توصیف مشکلات بسنده کند، تنها بخشی از زمان و بودجه را مصرف کرده است؛ اما پژوهشی که به ریشه یابی مسئله بپردازد و مدل حل مسئله ارائه دهد، حقیقتاً در خدمت شهر و شهروند خواهد بود.

نکته مهم دیگر در باب پژوهش این است که پژوهش باید منجر به اتخاذ یک تصمیم کارشناسی و اصولی شود، نه اینکه



علیرضا زاکانی

شهردار تهران

تهران؛ کارزاری ملی در عرصه مدیریت شهری و الگوی حکمرانی مشارکت محور

مدیریت شهری امروز با توجه به تغییرات ژرف رخ داده در حوزه‌های زیست شهری، دیگر یک مسئله محلی و محدود به ارائه خدمات اولیه شهر نیست؛ بلکه به مسئله‌ای راهبردی تبدیل شده که کیفیت حکمرانی، پیشرفت متوازن و حتی انسجام اجتماعی کشور را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در این میان، تهران به عنوان پایتخت جمهوری اسلامی ایران، نقشی فراتر از یک کلانشهر ایفا می‌کند و هر تصمیم، تجربه و الگوی مدیریتی آن، می‌تواند به راهبردی برای سایر شهرهای کشور بدل شود. از سوی دیگر، نمی‌توان نادیده گرفت که تهران در آستانه گذار به مرحله‌ای نوین از حکمرانی مردم‌پایه شهری است؛ از این منظر، بازتعریف نگاه به پایتخت، نه صرفاً به عنوان یک کلانشهر، بلکه به مثابه کارزاری ملی در عرصه مدیریت شهری، الزامی راهبردی است. این کلانشهر با برخورداری از تنوع اقلیمی، فرهنگی و اجتماعی، تصویری فشرده از ایران بزرگ را در خود جای داده و مدیریت آن نیازمند رویکردی چندلایه، هوشمند، بهره‌ور و مشارکت محور است.

اخیراً از سوی آمریکای جنایتکار و رژیم غاصب صهیونیستی (۱۲ روزه و رمضان)، نشان داد که مدیریت شهری تراز انقلاب اسلامی، تنها به کالبد شهر نمی‌انديشد و در قبال آرمان‌های انقلابی و اجتماعی نیز، رسالتی فراتر از وظایف معمول برای خود قائل است. در این میان، نقش جامعه نخبگانی و پژوهشگران، و بستر سازی ساختارهایی همچون «مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران» اهمیت دوچندانی می‌یابد. این مرکز کوشیده است با ایجاد شبکه هم‌افزا میان نخبگان دانشگاهی و صاحبان ایده، انباشت دانش تخصصی را به اتخاذ تصمیمات بهینه‌تر و اثربخش‌تر متصل سازد. در همین راستا، برگزاری «هفدهمین جشنواره بین‌المللی پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری» و «دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در مدیریت شهری و روستایی»، فرصتی ارزشمند برای تبادل نظر، نقد علمی و هم‌افزایی میان نخبگان و مدیران اجرایی فراهم آورده است تا پیوندی عمیق‌تر میان مدیریت شهری و شهروندان بر پایه اعتماد و مسئولیت‌پذیری اجتماعی شکل گیرد.

در پایان، ضمن قدردانی از همکارانم در مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های وزارت کشور و تمامی مدیران، پژوهشگران و کارشناسان همکار و همراه در برگزاری این جشنواره، امید است دستاوردها و راهکارهای منتخب این دوره، با اجرای هوشمندانه و بومی‌سازی در شهر سربلند تهران و نقاط مختلف کشور، زمینه‌ساز پیشرفت پایدار، رفاه شهروندان و آبادانی روزافزون ایران عزیز و رضایت باری تعالی باشد.

تحولات شتابان دهه‌های اخیر نشان داده که چالش‌های پیچیده امروز از حمل‌ونقل و آلودگی هوا گرفته تا مدیریت پسماند و عدالت فضایی با نسخه‌های قدیمی و رویکردهای صرفاً «بالا به پایین» قابل حل نیستند. در چنین شرایطی، اگرچه سیاست‌گذاری دقیق و برنامه‌ریزی علمی شرط لازم است، اما کافی نیست. شرط کافی، پیوند عمیق میان دانش نخبگانی، تجارب میدانی و اراده عینی در مقام اجراست. مدیریت شهری تهران در دوره اخیر، با درک این واقعیت، کوشیده است تا گذار از رویکردهای سنتی به حکمرانی مشارکت محور و هوشمند را عملیاتی کند. این تحول، از یک‌سو در لایه‌های نرم حکمرانی با اجرای طرح «من شهردارم» نمود یافته است؛ الگویی مترقی در بودجه‌ریزی مشارکتی که قدرت تصمیم‌گیری و اولویت‌بندی پروژه‌ها را به سطح محلات و مردم بازگردانده است، همچنین از سوی دیگر در مواجهه با چالش‌های اجتماعی و آسیب‌های مزمن با بهره‌گیری از مدل «مدیریت قرارگاهی» توانسته است نقاطی نظیر «رودرده فرحزاد» را از عرصه‌های تهدید، به فضایی امن، مفرح و آرام برای خانواده‌های تهرانی بدل کند. در حوزه زیرساخت‌های نوین، آغاز نهضت برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، گامی بنیادین در جهت صیانت از محیط زیست شهری و بهینه‌سازی مصرف انرژی است که افق نوینی را پیش روی آینده پایتخت گشوده است. افزون بر این، مسئولیت‌پذیری انقلابی و اجتماعی شهرداری تهران در برهه‌های تاریخی، همچون امدادرسانی مؤثر، اسکان در شان مردم نجیب تهران و حمایت‌های ویژه از آسیب‌دیدگان جنگ‌های تحمیلی



علی شمس‌پور

رییس مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی
شهر تهران

تهران؛ پیش‌ران تحول با رویکرد دانش‌محور

امروزه دیگر الگوهای مدیریتی گذشته، پاسخگوی نیازهای نوین تهران، این کلان‌شهر پویا و پرتپش، نیست. شهری که میزبان میلیون‌ها شهروند، شبکه‌ای پیچیده از مسائل اجتماعی، اقتصادی و کالبدی، و میدان تلاقی تحولات فناورانه بوده که نیازمند راهبری با رویکردهای جدید و پیشرو است. پس از گذشت نزدیک به ۲۵۰ سال از ایفای نقش پایتخت، اکنون زمان آن فرا رسیده است که بازاندیشی در شیوه‌های مدیریت شهری، نه تنها به عنوان یک ضرورت، بلکه فرصتی استراتژیک برای تعالی شهر محسوب شود.

تحمیلی ۱۲ روزه و جنگ رمضان نیز به اثبات رسید؛ به گونه‌ای که مرکز با ارائه رهنمودهای عملیاتی و میدانی، در مقام یک دستیار مشورتی و راهبردی، در کنار مدیریت شهری در میدان خدمت به شهر و شهروندان ایفای نقش نمود. مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی، به عنوان رکن مشورتی و مطالعاتی شهرداری تهران و بازوی راهبردی سیاست‌پژوهی، تلاش می‌کند تا با اتخاذ رویکرد بومی، از سرمایه‌های فرهنگی و نخبگانی شهر نیز بهره بگیرد. این رویکرد، در کنار توجه به اسناد فرادستی شهر تهران، این امکان را فراهم ساخته است تا ضمن رصد تحولات پیش‌رو، برنامه‌ها و پیشنهادها راهبردی ارائه شود.

در این میان، جلب مشارکت‌های مردمی و حضور نخبگان در عرصه تصمیم‌سازی، جایگاه ویژه‌ای در فعالیت‌های مرکز یافته است. تحقق این هدف، تهران را در برابر آسیب‌ها تاب‌آورتر کرده و زمینه‌ساز تحولی جدی در کیفیت زندگی شهروندان و کارآمدی مدیریت شهری خواهد بود؛ الگویی که قابلیت تعمیم به سایر شهرهای کشور را نیز دارد.

چنین نگاهی، به‌طور طبیعی نیازمند میدان دادن به ایده‌ها و خلاقیت‌های پژوهشگران است؛ مسیری که مرکز مطالعات امسال نیز، همچون سال‌های گذشته، از طریق برگزاری «جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری» دنبال می‌کند. هدف از این جشنواره که امسال به ایستگاه هفدهم خود رسیده است، پیوند دادن نظام دانش با نظام سیاست‌گذاری و حکمرانی شهری است؛ پیوندی که می‌تواند منجر به جریان‌سازی نظری و عملی در مدیریت شهری کشور شود. واقعیت امروز نشان می‌دهد که ساختن و ارتقای کلان‌شهرها، بدون توسعه‌ی تعامل مستمر با نخبگان و کارشناسان ممکن نیست؛ مشارکتی که غایت آن، تحقق حکمرانی مردمی در شهر است. جشنواره پژوهش و نوآوری نیز در همین چارچوب، فرصتی فراهم کرده است تا مرکز مطالعات، از ایده‌های نخبگان تهرانی و راهکارهای متخصصان سراسر کشور و جهان بهره‌مند شود. امیدواریم ثمرات این مسیر پژوهشی، به تدریج در لایه‌های مختلف مدیریت شهری نمایان شده و چراغ این جشنواره در سال‌های آینده نیز همچنان پرفروغ بماند.

در دهه‌های گذشته، رشد شتابان جمعیت و گسترش کالبدی، تهران را به نمونه‌ای پیچیده از یک کلان‌شهر در حال گذار تبدیل کرده است. از سوی دیگر، تحولات سریع فناوری و تغییر انتظارات شهروندان، مدیریت شهری را در برابر پرسش‌های تازه‌ای قرار داده است؛ پرسش‌هایی که پاسخ به آن‌ها تنها از طریق رویکردهای علمی و فراتر از تصمیم‌گیری‌های مقطعی امکان‌پذیر است. همین درک از ضرورت تغییر بود که از پنج دهه پیش، مدیران شهری را به ایجاد نهادی پژوهشی و تخصصی برای پشتیبانی فکری از اداره شهر سوق داد. مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، محصول همین نگاه آینده‌نگرانه است. این مرکز از بدو تأسیس، مأموریت خود را بر پایه تولید دانش مؤثر و ارائه راهکارهای نوآورانه برای حفظ و ماندگاری تهران به عنوان پایتخت کشور تعریف کرده است. این مرکز در طول سال‌ها تلاش کرده است تا با اتکا به پژوهش‌های مسئله‌محور، فراتر از رویکردهای اجرایی کوتاه‌مدت، سیاست‌گذاری شهری را از یشتوانه‌ی علمی برخوردار سازد. در همین مسیر، مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران در دوره‌های مختلف، تولیدات متنوعی را برای حل مسائل شهر به کار گرفته است. این تولیدات، امروزه در قالب طرح‌های مطالعاتی، گزارش‌های سیاستی، دانش شهر، سیاست‌نامه و گزارش‌های اورژانس شهری با تمرکز بر مسائل اولویت‌دار، داده‌کاوی و افکارسنجی و همچنین تألیف و ترجمه کتاب‌های تخصصی در حوزه‌ی مدیریت شهری قابل مشاهده است. این تولیدات، نه تنها به غنای ادبیات علمی حوزه شهر افزوده، بلکه به عنوان منبعی فکری برای مدیران شهری مورد استفاده قرار گرفته است. یکی از نقاط قوت بنیادین در رویکرد این مرکز در دوره ششم مدیریت شهری، توجه هم‌زمان به نظر نخبگان و صدای شهروندان است. ایجاد و تقویت بازوی افکارسنجی، این امکان را فراهم آورده است تا دغدغه‌ها و مطالبات شهروندان به صورت بی‌واسطه به لایه‌های تصمیم‌گیر منتقل شود؛ امری که در کنار پژوهش‌های تخصصی، زمینه‌ی تصمیم‌گیری‌های واقع‌بینانه‌تر و مبتنی بر شواهد را فراهم می‌آورد. اعتبار این رویکرد، تنها به تحلیل‌های نظری محدود نماند، بلکه در ایام حساس جنگ‌های



مسعود نصرتی

رئیس سازمان شهرداری‌ها
و دهیاری‌های کشور

از تکیه بر تجربه گذشتگان تا رهبری با دانش فردا

در عصر حاضر، پیچیدگی‌های حاکم بر زیست‌بوم‌های شهری و روستایی، دیگر از ظرفیت‌های مدیریت‌های مبتنی بر «تجربه صرف» و «رویکردهای سنتی» فراتر رفته است. شهر و روستا، نه تنها کانون‌های تجمع جمعیت، بلکه نقاط تصمیم‌گیری در محورهای توسعه ملی هستند؛ هرگونه بالندگی در حوزه اقتصاد، اجتماع، محیط‌زیست و فناوری، نخست باید در دل همین زیست‌بوم‌های محلی شکل بگیرد. در چنین شرایطی، مدیریت محلی، اگر نتواند میان «نیازهای ملموس میدان» و «دانش روزآمد پژوهشگاه» پیوندی ناگسستنی برقرار کند، در برابر طوفان تغییرات، از اقتدار و کارآمدی خود تهی خواهد شد.

توصیف چالش‌ها، به دنبال «طراحی راهکارها» باشند؛ پژوهش‌هایی که از شکاف‌های پسماند، بحران‌های آب، چالش‌های درآمدهای پایدار و مدیریت بحران، به سمت ارائه مدل‌های عملیاتی حرکت کنند **دوم؛ آموزش مهارت‌محور:** آموزشی که فراتر از انتقال دانش تئوریک، به دنبال ارتقای «سواد مدیریتی» و «سواد دیجیتال» در بدنه اجرایی است. دهیاران و شهرداران ما، پیشروان توسعه در مناطق خود هستند؛ لذا تجهیز آن‌ها به دانش و بینش روز، فناوری‌های نوین و ابزارهای تصمیم‌یار، نه یک انتخاب، که یک ضرورت حاکمیتی برای حفظ سلامت ساختار مدیریت محلی است

این دو جشنواره، تلاقی دو دنیای متفاوت است: دنیای «دانش» و دنیای «اجرا». هدف ما در سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور که راهبر و مدیریت آن در مرکز مطالعات راهبردی و آموزش شهری و روستایی این سازمان است، ایجاد یک «زیست‌بوم مشترک» که در آن، پژوهشگر با چالش واقعی یک دهیاری یا شهرداری روبرو شود و مدیر اجرایی، با ابزارهای نوین نوآوری، نگاه خود را از «اداره امور» به «خلق ارزش» تغییر دهد. بدین‌سان، جشنواره‌ها بستری می‌شوند برای آنکه خروجی پژوهش‌ها، به راهکارهای عملی درگیرنده در مسیر توسعه پایدار ملی تبدیل گردد.

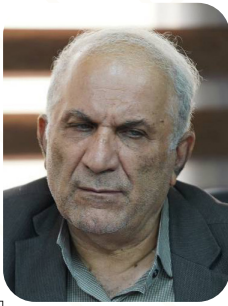
از تمامی پژوهشگران، نوآوران، اساتید و مدیران اجرایی دعوت می‌کنم تا در این دو محفل بزرگ، نه تنها به دنبال نمایش دستاوردهای خود، بلکه به دنبال یافتن «گره‌های گشودنی» در مسیر توسعه باشند. بیاپید با هم، خطمشی جدیدی را ترسیم کنیم که در آن، «دانش»، موتور محرک توسعه و «پژوهش»، چراغ راه حکمرانی محلی باشد. بیاپید در این مسیر، شهری زیست‌پذیر برای شهروندان و روستایی آباد و توسعه‌یافته برای جویندگان آرامش رقم بزنیم و در نتیجه، در تحقق توسعه پایدار کشور عزیزمان، نقشی ماندگار و ملی ایفا کنیم.

براین اساس، برگزاری هفدهمین جشنواره بین‌المللی پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری و دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در مدیریت شهری و روستایی، تنها یک رویداد علمی نیست؛ بلکه یک «ضرورت راهبردی» و نقطه عطفی در مسیر گذار از «مدیریت واکنش‌گرا» به «حکمرانی پیش‌دستانه» است. ما در سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، بر این باوریم که توسعه پایدار ملی، بدون توسعه پایدار محلی غیرممکن است. شهرداری‌ها به عنوان پیشانی خدمات شهری و دهیاری‌ها به عنوان کانون‌های راهبری روستاها، در واقع اولین و نزدیک‌ترین نهادهای حاکمیتی به مردم هستند. این دو نهاد، نه فقط مجری پروژه‌های عمرانی، بلکه تسهیل‌گران سرمایه‌گذاری، حافظان محیط‌زیست، حامیان کسب‌وکارهای خرد و پرچمداران عدالت اجتماعی در مناطق خود محسوب می‌شوند. زمانی می‌توانیم ادعای تحقق توسعه پایدار کنیم که این سه رکن را در بدنه مدیریت محلی ارتقا دهیم:

توسعه اقتصادی: عبور از درآمدهای ناپایدار و حرکت به سمت اقتصاد شهری و روستایی خلاق، کارآفرینی بومی و سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت **عدالت اجتماعی:** تضمین دسترسی عادلانه تمام اقشار به خدمات شهری و زیرساخت‌های روستایی، بدون حاشیه‌رانی مناطق کمتر برخوردار

حفظ محیط‌زیست: مدیریت مسئولانه‌ی پسماند، حفاظت از منابع آب و خاک و ارتقای تاب‌آوری جوامع در برابر تغییرات اقلیمی

در این راستا، ستون‌های اصلی حکمرانی محلی نوین، بر دو رکن استوار است: **نخست؛ پژوهش مسئله‌محور:** پژوهشی که در تالارهای دانشگاهی متولد شود، اما در کوچه‌های شهر و دشت‌های روستا به آزمون واقعیت برسد. ما نیازمند آن دسته از مطالعاتی هستیم که به جای



علیرضا رهایی

دبیر علمی هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری
در مدیریت شهری

امنیت شهری از ره آورد توان علمی به دست خواهد آمد

مراسم اختتامیه هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری را در شرایطی برگزار می‌کنیم که میهن اسلامی و پایتخت آن تهران، در یک سال گذشته درگیر دو تهاجم نظامی گسترده بود. مردم و نیروهای مسلح شجاع کشور با توسعه فناوری‌های پیشرفته و تولید ابزارهای کارآمد نظامی، دفاعی ظرف‌مندانه از کیان ایران اسلامی داشتند. مدیریت شهری پایتخت نیز از این آزمون‌های دشوار موفق بیرون آمد و علی‌رغم تخریب بسیاری از مراکز در نقاط مختلف تهران، هیچ‌گونه بی‌نظمی در ارائه خدمات حاصل نشد و شهر به طور منظم و فعال به روند توسعه خود ادامه داد.

جای پای خود را در بین پژوهشگران و متخصصین دانشگاهی در عرصه‌های مختلف مرتبط با اداره شهر محکم کند؛ هر چند که مسیررساندن پژوهش‌های دانشگاهی به میدان عمل، مسیری غیرقابل توقف به حساب می‌رود، به طوری که نه هر سال، بلکه همیشه می‌توان از ره‌آورد پژوهش‌ها به دنبال حل مطمئن‌تر و با هزینه کمتر معضلات شهری در عرصه‌های متفاوت بود. اتفاقی که یکی از مهمترین مولفه‌ها برای تحقق واقعی «شهر هوشمند» در کلانشهر تهران به عنوان قلب ایران عزیز به شمار می‌رود و این آزمون و خطا در محیط علمی و با حضور متخصصان است که آینده‌های متفاوت از پایتخت کشور و در ساخت کلان‌تر برای همه شهرهایمان فراهم خواهد کرد.

آینده‌ای که در آن، دیگر ردپای بسیاری از چالش‌ها و معضلات امروز به چشم نمی‌خورد و در یک کلام سبک زندگی متفاوتی را پیش‌روی شهروندان قرار خواهد داد. آنچه در این میان نمی‌توان نادیده گرفت؛ آنکه دنیای امروز در حال ایجاد کلانشهرها و شهرهای متفاوتی نسبت به دهه‌های قبل است و ما نیز در پایتخت کشور نمی‌توان و نباید نسبت به تغییرات پیرامونی بی‌تفاوت باشیم، امید است با گسترش امر پژوهش و تحقیق در زمینه‌های مرتبط با مدیریت شهری، و توجه مدیران به استفاده از فناوریهای نوین، زمینه‌ی پیشرفت و توسعه شهرهای بزرگ کشور فراهم شود.

کلانشهرها در ایران و در کشورهای مختلف امروز با مسائل پیچیده و دشواری مانند آلودگی هوا، کمبود آب، ترافیک و حمل‌ونقل و کمبود منابع مالی روبه‌رو هستند. البته توسعه گسترده فناوری‌های نوظهور مانند هوش مصنوعی و اقتصاد دیجیتال، گردش کار مردم در شهرهای بزرگ را تغییر داده و امروزه اقشاری از مردم بسیاری از اقلام خرید و حمل‌ونقل خود را از طریق سرویس‌های اینترنتی انجام می‌دهند.

امروز بهترین مسیر در مدیریت کلان‌شهرهای کشور، استفاده از روش‌های علمی است. این شرایط، ضرورت توجه به توسعه فناوری‌های پیشرفته را آشکار ساخته است. نیاز کشور به فناوری‌های نوین، از حوزه‌های دفاعی و امنیتی تا زیربنایی، شهری و خدمات عمومی، بیانگر آن است که میان اقتدار ملی، امنیت شهری، توان علمی و ظرفیت نوآوری، پیوند مستقیم وجود دارد. افزایش تعداد محورهای تخصصی جشنواره هفدهم به بیست و چهار مورد و دریافت هزار و هشتصد و سی اثر نشان می‌دهد که ظرفیت علمی قابل توجهی در حوزه‌های مرتبط با مدیریت شهری وجود دارد. خوشبختانه در مراکز علمی و تحقیقاتی، توجه پژوهشگران به انجام طرح‌های کاربردی روزبه‌روز فزونی می‌یابد و افزایش حدود چهار درصدی تعداد آثار ارائه‌شده، نشان‌دهنده این توجه هوشمندانه است.

این مسئله حاکی از آن است که بدنه مدیریت شهری توانسته



محمدعلی پورنیا

دبیر اجرایی هفدهمین جشنواره پژوهش و
نوآوری در مدیریت شهری

پژوهش برای شهری که نفس می‌کشد

طی سال گذشته ایران و به ویژه تهران تجربه‌های متفاوت و دشواری را پشت سر گذاشته و ما بیش از همیشه دریافته‌ایم که شهر، نه تنها مجموعه‌ای از ساختمان‌ها و خیابان‌ها بلکه زنده‌ترین ساخته بشر است، موجودیتی که با نفس ساکنان خود نفس می‌کشد، با تصمیم‌هایشان شکل می‌گیرد و با غفلت آنها زخم برمی‌دارد. شهر یک شیء تمام‌شده نیست بلکه یک فرآیند است، بازی بی‌پایانی میان انسان و محیط که در آن هر روز میلیون‌ها تصمیم خرد و کلان گرفته می‌شود. شهر مثل موجودی زنده، تمام ریشه‌هایش به هم متصل است و درد هر نقطه به سراسر پیکره‌اش سرایت می‌کند.

برای دیگران تبدیل کند. دقیقاً در همین راستا، هفدهمین دوره جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری، نه صرفاً یک رویداد بلکه نقطه عطفی در مسیر الگوسازی است، پایانی بر یک سفر چندماهه و آغازی بر مسیری بلند. مسیری که با قلم پژوهشگرانی از سراسر جهان گشوده شد، پژوهشگرانی که در قالب‌های گوناگون از جمله طرح‌های پژوهشی، پایان‌نامه‌ها، مقالات، تألیف‌ها، ترجمه‌ها و طرح‌های اجرایی، با تمام توان به باز کردن گره‌های شهر پرداختند. در چنین مسیری، سنجش کارها به دقت و با شفافیت علمی انجام شد. از این رواریابی این آثار مسیری نظام‌مند و چند لایه را طی کرد تا هر پژوهش در تراز سنجش دقیق و منصفانه قرار گیرد.

برآیند این بررسی‌های هدفمند در هفدهمین جشنواره بین‌المللی پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری، انتخاب ۴۱ اثر منتخب از میان ۱۸۳۰ اثر ارسالی در ۲۶ محور تخصصی بود که از سوی کمیته علمی تعیین شدند.

و سرانجام باید پذیرفت که این مسیر، پایان راه نیست، بلکه پیوست یک راه بی‌پایان است که به میان خیابان‌های واقعی، به امنیت محله‌ها و به انسجام همسایگی‌ها ختم می‌شود. هدف ما این است که هر پژوهش و هر ایده، از قفسه نظریه‌های انتزاعی فراتر رود، در رگ و ریشه شهر جاری شود و در واقعیت زندگی مردم تجلی یابد. چرا که شهر نه برای نمایش قدرت یا تکرار ساختارهای قدیمی، بلکه برای جریان حیات و ماندگاری جمع ساخته شده است.

از نگاه من به عنوان دبیر اجرایی، روایت این مسیر هم روایت هم‌دلی علمی است و هم فراخوانی برای اقدام، فراخوانی برای اینکه شهر را با باور، دانش و نوآوری بسازیم، شهری که در آن، اندیشه نفس می‌کشد و انسان در آن، خانه‌ای امن و شایسته دارد. این همان نقشه بزرگی است که هیچ نسل به تنهایی نمی‌تواند آن را به کمال برساند اما هر نسل می‌تواند با گام‌هایی استوار، بخشی از این تاریخ باشکوه را رقم بزند.

همین پیچیدگی، شهر را به سخت‌ترین صحنه تصمیم‌گیری جمعی در تمدن معاصر تبدیل کرده، جایی که هیچ راه‌حل ساده‌ای به عنوان یک پاسخ درست مطرح نمی‌شود و هیچ شهری صرفاً با شعار از بحران عبور نمی‌کند. تجربه «جنگ رمضان» هم یکی از همین بزنگاه‌ها بود، تجربه‌ای که در آن، بسیاری از مفاهیم علمی و مدیریتی از سطح نظریه فاصله گرفتند و در میدان عمل معنا پیدا کردند. اگر روزگاری مدیریت شهر تنها در نگهداری از امور جاری خلاصه می‌شد، امروز معنای آن دگرگون شده، مدیریت شهری مدرن، هم دانش است هم هنر، دانش است چون بر داده و تحلیل استوار شده و هنر است چون با جان انسان‌ها، با خاطره‌ها و با زیست روزمره سرو کار دارد و مدیر شهری امروز، علاوه بر اداره‌کننده شهر متفکر راهبردی آن هم به حساب می‌آید.

و این جاست که جایگاه پژوهش در مدیریت شهری برجسته می‌شود. پژوهش، پلی میان دو قلمرو متفاوت است: قلمرو اندیشه و واقعیت. مسأله‌های شهری، اگر در سیاست‌گذاری روزمره و آزمون و خطا غرق شوند، اسیر روزمره‌گی خواهند شد و اگر در نظریه باقی بمانند بی‌گمان در کتابخانه‌ها دفن می‌شوند.

آنچه حیات این دورا درهم می‌آمیزد، پیوند زنده و مدام میان آنهاست: اینکه ایده پشت میز مطالعه به میز تصمیم‌گیری شهری راه پیدا کند و تجربه ملموس شهر، دوباره به یک پرسش اندیشه‌مند بدل شود. فضایی که در آن پژوهشگر و مدیر باتجربه شهرداری به یک مسأله نگاه کنند، یکی با نگاه تحلیلی و دیگری با نگاه بومی و همین هم‌نشینی به خودی خود، پربارترین نتیجه چنین بستری است. شعار این دوره مدیریت شهری «تهران؛ کلان‌شهر الگوی جهان اسلام» است؛ شعاری که بیش از آنکه یک عنوان باشد، یک افق است.

الگو شدن صرفاً به معنای بزرگ‌تر بودن یا اجرای پروژه‌های متعدد نیست، یک شهر زمانی می‌تواند الگو باشد که بتواند برای مسائل پیچیده خود، راه‌حل‌هایی مبتنی بر دانش، تجربه و مشارکت بیابد و این تجربه‌ها را به الگویی قابل انتقال

هفدهمین جشنواره بین المللی



هفدهمین
جشنواره
بین المللی
سروکاروانوارگی
درمدیریت شهری



فصل سوم دیدگاه

این فصل به روایت اساتید دانشگاهی از نقش پژوهش
در اداره بهینه و کارآمد شهر اختصاص پیدا کرده است.





جواد ترکاشوند

عضو هیات علمی دانشگاه علوم پزشکی همدان
و برگزیده بنیاد ملی نخبگان

در سال‌های اخیر تلاش‌هایی جدی برای تولید
محصولات علمی صورت گرفته است

لزوم پژوهش برای خروج از چرخه سعی و خطا

یک استاد دانشگاه به بررسی جایگاه پژوهش در شهرداری، چالش‌های استفاده از نتایج علمی در مدیریت شهری، نقش
جشنواره‌های پژوهشی و موانع توسعه نوآوری و شهر هوشمند در تهران پرداخت.

و عملاً به بن‌بست رسیده‌اند. حل چنین مسائلی مستلزم انجام
پژوهش‌های علمی دقیق با در نظر گرفتن ویژگی‌های زیستی
این جانوران، شرایط محیط شهری، محدودیت‌ها و ظرفیت‌های
موجود و الزامات زیست‌محیطی است تا بتوان به مدل‌های نوین
و کارآمد دست یافت.

برگزیده بنیاد ملی نخبگان درباره تغییرات صورت گرفته در حوزه
پژوهش شهری در سال‌های اخیر تصریح کرد: شکل‌گیری مرکز
مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران اساساً با هدف تقویت بنیان‌های
علمی مدیریت شهری انجام شده است.

بر اساس تجربیات شخصی من در همکاری با این مرکز، می‌توان
گفت که در سال‌های اخیر تلاش‌هایی جدی برای تولید محصولات
علمی صورت گرفته است. این محصولات گاه در قالب ترجمه و
بومی‌سازی دانش جهانی، گاه در قالب تولید دانش شهری و گاه در
قالب پروژه‌های مطالعاتی نمود پیدا کرده‌اند.

وی تأکید کرد: هرچند آمارهای کمی موجود می‌تواند نشان‌دهنده
افزایش فعالیت‌های پژوهشی باشد، اما آنچه اهمیت بیشتری
دارد، کیفیت این پژوهش‌ها و میزان اثربخشی آن‌ها در فرآیندهای
اجرایی شهرداری است. باید بررسی شود که چه تعداد از طرح‌های
پژوهشی به تدوین برنامه‌های اجرایی، دستورالعمل‌ها، ضوابط و
محصولات کاربردی منجر شده و تا چه حد مورد استفاده واقعی
در بدنه اجرایی شهرداری قرار گرفته‌اند. ارتقای این نسبت، شاخص
مهم‌تری از پیشرفت پژوهش شهری محسوب می‌شود.
ترکاشوند گفت: در پروژه‌هایی که خود در شهرداری اجرا کرده‌ایم،

جواد ترکاشوند عضو هیات علمی دانشگاه علوم پزشکی همدان
و برگزیده بنیاد ملی نخبگان درباره جایگاه پژوهش در شهرداری و
تغییرات آن در سال‌های اخیر اظهار کرد: شهرداری به‌عنوان یک
مجموعه اجرایی گسترده و قدرتمند، چه در ایران و چه در سایر
کشورهای جهان، وظیفه ارائه طیف وسیعی از خدمات شهری را بر
عهده دارد؛ خدماتی که از جمع‌آوری و نظافت شهری آغاز می‌شود
و تا مدیریت ترافیک، حمل‌ونقل عمومی، میادین میوه و تره‌بار،
محیط زیست شهری و حتی نقش‌آفرینی در کنترل و مدیریت
آلودگی هوا ادامه می‌یابد. بدیهی است که انجام صحیح، دقیق
و با کیفیت این خدمات بدون بهره‌گیری از دانش و پژوهش روز
امکان‌پذیر نیست.

ترکاشوند افزود: خدمات شهری امروز به‌شدت به فناوری‌های نوین
و دانش به‌روز وابسته‌اند و شهرداری‌ها ناگزیرند برای ایفای درست
مأموریت‌های خود از پژوهش به‌صورت نظام‌مند استفاده کنند.
پژوهش این امکان را فراهم می‌کند که مدیران شهری به آخرین
یافته‌های علمی مرتبط با حوزه‌های مختلف دسترسی داشته باشند
و بتوانند بر اساس آن، تصمیمات اثربخش‌تری اتخاذ کنند. از این
منظر، پژوهش نه یک فعالیت تزئینی، بلکه یک نیاز اساسی و مبرم
برای مدیریت شهری است.

این استاد دانشگاه با اشاره به برخی چالش‌های پیچیده شهری
گفت: به‌عنوان نمونه، مسئله کنترل حیوانات موذی شهری
مانند موش، یک چالش صرفاً اجرایی نیست بلکه ماهیتی کاملاً
علمی دارد. بسیاری از روش‌های سنتی در این حوزه ناکارآمد بوده

خدمات شهری امروز به شدت به فناوری‌های نوین و دانش به‌روز وابسته‌اند و شهرداری‌ها ناگزیرند برای ایفای درست مأموریت‌های خود از پژوهش به‌صورت نظام‌مند استفاده کنند

که چه تعداد از پژوهش‌ها توسط واحدهای اجرایی انتخاب و وارد مرحله اجرا شده‌اند. برای تقویت این فرآیند، می‌توان جشنواره‌های پژوهشی را به مراکز رشد، پارک‌های علم و فناوری و دانشگاه‌ها متصل کرد و آن‌ها را از یک رویداد صرفاً نمایشی به یک رویداد فناورانه ارتقا داد؛ رویدادی که خروجی آن قراردادهای فناورانه، تبادل فناوری یا شکل‌گیری هسته‌های نوآور باشد.

هوشمندسازی؛ چالش حقوقی بر سر راه نوآوری

عضو هیات علمی دانشگاه علوم پزشکی همدان در پاسخ به پرسشی درباره دستیابی پژوهش‌های شهری به سطح فناوری و نوآوری تصریح کرد: متأسفانه باید گفت که بسیاری از پژوهش‌های انجام‌شده هنوز در سطح تولید علم باقی مانده‌اند و به فناوری، ابزار، سامانه یا تکنیک کاربردی منجر نشده‌اند. یکی از دلایل اصلی این موضوع، عدم توجه کافی به واقعیت‌های میدانی و ویژگی‌های محلی شهر است. وی خاطرنشان کرد: پژوهشی می‌تواند به مرحله اجرا برسد که از ابتدا محدودیت‌ها، ظرفیت‌ها، شرایط اقتصادی، ساختاری، اقلیمی و اجرایی شهر تهران را در نظر گرفته باشد. تحقق این امر مستلزم حضور مستمر تیم‌های اجرایی در کنار تیم‌های پژوهشی از آغاز پروژه است.

ترکاشوند گفت: مهم‌ترین چالش در مسیر هوشمندسازی شهر تهران، نه فرهنگی و نه اقتصادی، بلکه حقوقی است. بسیاری از خدمات هوشمند با قوانین و ساختارهای حقوقی موجود همخوانی ندارند یا فاقد پشتوانه قانونی مشخص هستند. این خلأ حقوقی موجب می‌شود فرایندهای هوشمندسازی در بروکراسی اداری با مانع مواجه شوند. در حالی که از نظر فرهنگی، جامعه ایران پذیرای فناوری‌های نوین و هوش مصنوعی است و از نظر اقتصادی نیز هوشمندسازی می‌تواند به کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری منجر شود.

وی ابراز امیدواری کرد با اصلاح چارچوب‌های حقوقی و تقویت پیوند میان پژوهش، اجرا و فناوری، مدیریت شهری تهران بتواند گام‌های مؤثرتری در مسیر توسعه دانش‌محور و هوشمند بردارد.

تلاش شده است خروجی پژوهش‌ها به دستورالعمل‌ها، ضوابط و راهکارهای عملیاتی منجر شود و از این منظر می‌توان گفت که برخی فعالیت‌ها مبتنی بر دانش و پژوهش بوده‌اند. اما اگر به‌عنوان یک شهروند از بیرون به مجموعه عملکرد شهرداری نگاه کنیم، احساس می‌شود که رویکرد پژوهش‌محور به‌صورت فراگیر در همه حوزه‌ها نهادینه نشده است.

وی ادامه داد: یکی از نشانه‌های این مسئله، مشاهده مکرر فرآیند «سعی و خطا» در تصمیم‌گیری‌هاست. با تغییر مدیران، رویکردها و راهکارها نیز تغییر می‌کنند و گاه بدون پشتوانه علمی کافی، راهکارهای جدیدی آزموده می‌شود که الزاماً به نتیجه مطلوب نمی‌رسند. این موضوع نشان می‌دهد که در بسیاری از موارد، تصمیمات فاقد پشتوانه مطالعاتی قوی هستند.

پژوهش؛ کلید خدمات شهری با کیفیت

عضو هیات علمی دانشگاه علوم پزشکی همدان مهم‌ترین موانع استفاده از پژوهش در مدیریت شهری را دو عامل اصلی دانست و گفت: نخست، شتاب‌زدگی مدیران برای دستیابی به نتایج کوتاه‌مدت است. پژوهش ذاتاً فرآیندی زمان‌بر است و نیازمند طی مراحل مطالعاتی، آزمون‌های اولیه، اجرای پایلوت و ارزیابی نتایج است. برخی مسائل شهری ممکن است در بازه شش‌ماهه یا یک‌ساله به نتیجه برسند، اما بسیاری از آن‌ها به چهار تا شش سال زمان نیاز دارند. در حالی که اغلب مدیران تمایل دارند نتایج اقدامات خود را در دوره مدیریتشان مشاهده کنند.

وی دومین مانع را کمبود بودجه پژوهشی عنوان کرد و افزود: تخصیص بودجه کافی به پژوهش، مشروط بر تعریف صحیح مسئله و وجود تیم پژوهشی توانمند، امری ضروری است. علاوه بر این، باید در ساختار اداری شهرداری سازوکاری وجود داشته باشد که واحدهای اجرایی را ملزم کند یا از نتایج پژوهش استفاده کنند یا در صورت عدم استفاده، دلایل آن را به‌صورت شفاف اعلام کنند. این دلایل می‌تواند شامل نقص پژوهش یا عدم انطباق نتایج با شرایط واقعی شهر باشد.

ترکاشوند درباره نقش جشنواره‌های پژوهشی اظهار کرد: جشنواره‌ها می‌توانند چکیده‌ای از پژوهش‌های انجام‌شده در حوزه مدیریت شهری را در معرض دید مدیران قرار دهند و از این منظر نقش مثبتی ایفا کنند. با این حال، اثربخشی این جشنواره‌ها منوط به حضور فعال نمایندگان بخش‌های اجرایی شهرداری در تمام مراحل آن است. وی افزود: پس از برگزاری جشنواره، باید مشخص شود



حسین میرزائی

مردم‌شناس و عضو هیئت علمی گروه مطالعات
فرهنگی دانشگاه علامه طباطبائی

پژوهش توجیه‌گر تصمیمات شهری نشود نقش پژوهش در مدیریت تصمیمات شهری چیست؟

عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبائی معتقد است: بخش زیادی از پژوهش‌ها، «پژوهش برای پژوهش» هستند و مسئله مشخصی از شهر را حل نمی‌کنند. حسین میرزائی، مردم‌شناس و عضو هیئت علمی گروه مطالعات فرهنگی دانشگاه علامه طباطبائی چهارسالی است با مرکز مطالعات شهرداری تهران همکاری داشته است و اکنون به عنوان نماینده علمی در بررسی طرح‌های اجتماعی با مرکز همکاری دارد. با او گفت‌وگویی انجام داده‌ایم که در ادامه می‌خوانید:

این بی‌توجهی، تضعیف بیشتر کیفیت پژوهش‌ها و تعمیق بی‌اعتمادی است.

باز به نظر می‌رسد در مدیریت شهری تهران، اغلب پژوهش‌ها یا برای «توجیه و تئوریزه کردن تصمیمات گرفته‌شده» انجام می‌شوند یا برای «کنترل پیامدهای پیش‌بینی‌نشده» تصمیمات. به عبارت دیگر، پژوهش به جای آنکه نقش راهبر را ایفا کند، نقش «پرستار» را دارد که عواقب تصمیمات شتابزده را مدیریت می‌کند.

به نظر من، نظام پژوهشی شهرداری تهران با معضلات متعددی دست به گریبان است که نشان‌دهنده جایگاه ضعیف آن است:

مسئله‌محور نبودن: بخش زیادی از پژوهش‌ها، «پژوهش برای پژوهش» هستند و مسئله مشخصی از شهر را حل نمی‌کنند.

ضعف در فرآیند اجرا: بیشترین ضعف‌ها در بخش‌های «طراحی نظام کنترل پروژه»، «به‌کارگیری نظام کاربست» و «تهیه و تأیید RFP (درخواست پیشنهاد پژوهش)» است.

چه تغییرات و تحولاتی در سال‌های اخیر رخ داده است؟

برای پاسخ به این سوال باید افق بلندمدت را در نظر گرفت: ظاهراً مهمترین تغییر در پژوهش‌های شهری تهران، تغییر پارادایم در دهه ۱۳۷۰ بوده است. پیش از آن، نگاه به شهر «مهندسی و تکنوکراتیک» بود و مطالعات عمدتاً بر مسائل کالبدی و عمرانی متمرکز بود. از دهه ۱۳۷۰ به بعد، «توجه به مردم، مشارکت، رضایت و نگرش

از نگاه شما، پژوهش چه جایگاهی در نظام تصمیم‌سازی مدیریت شهری تهران دارد و این جایگاه در سال‌های اخیر چه تغییری کرده است؟

به نظر من جایگاه پژوهش در نظام تصمیم‌سازی مدیریت شهری تهران با چالش‌های ساختاری عمیق و یک چرخه معیوب مواجه است. تصویر به‌دست آمده از منابع در دسترس (عمدتاً مربوط به بازه ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰) نشان می‌دهد که اگرچه از نظر کمی، پژوهش همواره مورد توجه بوده، اما کیفیت کاربست آن در تصمیم‌گیری‌ها و تحول جایگاهش در سال‌های اخیر با فراز و نشیب‌های قابل توجهی همراه بوده است.

مهمترین آسیب در نظام مدیریت شهری تهران، ضعف «بخش تقاضا» برای پژوهش است. مطالعات متعدد با استفاده از مدل «عرضه و تقاضا» به این نتیجه رسیده‌اند که مدیران ارشد و ختمش‌گذاران (اعضای شورای شهر) عمدتاً به پژوهش‌ها به چشم یک کالای لوکس یا ابزاری برای توجیه تصمیمات از پیش گرفته‌شده نگاه می‌کنند، نه منبعی برای کشف راه‌حل.

همچنین شکاف عمیقی میان مدیران اجرایی و پژوهشگران وجود دارد. مدیران معتقدند پژوهش‌ها «غیرعملیاتی» و دور از واقعیت‌های اجراست. این بی‌اعتمادی باعث می‌شود پژوهشگران در فرآیندهای کلیدی تصمیم‌گیری مشارکت داده نشوند و بودجه کافی به پژوهش اختصاص نیابد. نتیجه

آنان» وارد پژوهش‌ها شد و در دهه‌های ۱۳۸۰ و ۱۳۹۰ مفاهیم «توسعه انسان‌محور و توسعه پایدار» در کانون توجه قرار گرفت. این نشان می‌دهد که محتوای پژوهش‌ها به سمت نیازهای واقعی شهروندان تحول یافته است.

❑ در افق کوتاه‌مدت چه اتفاقی رخ داده است؟

اگرچه در دهه ۱۳۹۰ شعارهایی مبنی بر حرکت از پژوهش «پسا-تصمیم» به «پیشا-تصمیم» مطرح شد، اما اظهارات رئیس شورای شهر در سال ۱۳۹۷ نشان می‌دهد که این تحول عمدتاً در سطح شعار باقی مانده است. در آن سال، ایشان رسماً اذعان کردند که پژوهش در مدیریت شهری هنوز نقش بنیادین و تصمیم‌ساز (مطابق با جوامع توسعه‌یافته) را پیدا نکرده است و برای رفع این معضل، خواستار «ایجاد یک ساختار پژوهشی کارآمد، منصفانه، رقابتی و مسئله‌محور» شدند.

در نهایت، پژوهش در نظام تصمیم‌سازی مدیریت شهری تهران، علی‌رغم تحول مثبت در موضوعات پژوهشی (گذار از عمران صرف به مسائل اجتماعی و توسعه پایدار)، هنوز در فرآیند تصمیم‌سازی جایگاه الزام‌آوری پیدا نکرده است. جایگاه پژوهش همچنان حاشیه‌ای و توجیه‌گر بوده است. از سال ۱۴۰۰ به بعد تغییرات جدی‌تری در پژوهش‌ها رخ داده است که به نظر به سمت برطرف

در مدیریت شهری تهران، اغلب پژوهش‌ها یا برای «توجیه و تئوریزه کردن تصمیمات گرفته‌شده» انجام می‌شوند یا برای «کنترل پیامدهای پیش‌بینی‌نشده» تصمیمات. به عبارت دیگر، پژوهش به جای آنکه نقش راهبر را ایفا کند، نقش «پرستار» را دارد که عواقب تصمیمات شتابزده را مدیریت می‌کند

کردن مشکلات پیشین قدم‌های خوبی برداشته شده است.

❑ می‌توان گفت تصمیمات کلان شهری در تهران بر داده‌های پژوهشی و شواهد علمی استوار است؟ اگر نه، مهم‌ترین موانع چیست؟

پاسخ به این پرسش بر اساس تحلیل نظام‌مند پژوهش‌های علمی معتبر (عمدتاً منتشرشده در بازه ۱۳۹۷-۱۴۰۳) منفی است. شواهد تجربی و پژوهش‌های موردی موجود به وضوح نشان می‌دهند که تصمیمات کلان شهری در تهران عمدتاً بر داده‌های پژوهشی و شواهد علمی استوار نیست و این وضعیت ریشه در مجموعه‌ای از موانع ساختاری، نهادی و رفتاری عمیق دارد.

مهمترین و مستندترین یافته پژوهشی در این حوزه، وجود «چرخه معیوبی» است که در آن مدیران ارشد و خطمشی‌گذاران شهری به





پژوهشگران اعتماد ندارند. دلیل این بی اعتمادی از سوی مدیران، «غیرعملیاتی بودن و دوری نتایج پژوهش از حقایق حوزه اجرا» است.

این بی اعتمادی منجر به سه پیامد مستقیم می شود:

- عدم مشارکت پژوهشگران در فرآیندهای کلیدی تصمیم گیری
- اختصاص نیافتن منابع و بودجه کافی به بخش پژوهش
- تضعیف زیرساخت ها و ظرفیت های پژوهشی که خود به ضعف تئوریک و حرف های پژوهش های کاربردی می انجامد و بی اعتمادی مدیران را تشدید می کند.

به نظر من، سازوکار پژوهشی موجود دچار ضعف شدید در بخش «تقاضا» است. پژوهش ها نه برای کشف راه حل و تصمیم سازی، بلکه عمدتاً برای توجیه تصمیمات از پیش گرفته شده یا مدیریت پیامدهای پیش بینی نشده آنها کاربرد دارند. این یعنی پژوهش در جایگاه راهبری و پیشران تصمیمات نیست.

همچنین، خطمشی ها و تصمیمات کلان شهری اغلب فاقد «پیوست اجتماعی» تدوین می شوند. نتیجه این غفلت، بروز پدیده «بیگانگی از خطمشی» و «بی قدرتی خطمشی» در مرحله اجراست؛ به این معنا که مجریان و شهروندان با خطمشی هویت یابی نمی کنند و تصمیمات در عمل با مقاومت یا بی تفاوتی مواجه می شوند. این وضعیت نشان می دهد که تصمیمات بر اساس داده های میدانی و مطالعات اجتماعی اتخاذ نشده اند.

□ به نظر شما، نوآوری در مدیریت شهری تهران بیشتر در سطح فناوری باقی مانده یا به اصلاح ساختار و حکمرانی شهری نیز رسیده است؟

نوآوری در مدیریت شهری تهران عمدتاً در سطح فناوری باقی مانده و به اصلاح ساختار و حکمرانی نرسیده است. پروژه های متعدد

مسیر آینده مدیریت شهری تهران، نه در واردات یا توسعه فناوری های بیشتر که در نهادینه سازی حکمرانی مشارکتی و پاسخگو و تغییر نگاه از فناوری برای کنترل به فناوری برای توانمندسازی نهفته است. تا زمانی که شورای شهر و شهرداری اصلاح ساختار را در اولویت قرار ندهند، پروژه های فناوری هرچند پیشرفته، تنها تزیینی بر بدنه یک نظام تصمیم گیری ناکارآمد خواهند بود

فناورانه (از متاورس و دوقلوی دیجیتال تا هوش مصنوعی در ترافیک) عمدتاً در چارچوب ساختارهای موجود و بدون تغییر در قواعد تصمیم گیری و رابطه قدرت اجرا می شوند.

مهم ترین موانع اصلاح حکمرانی که همچنان پابرجاست، به نظر من عبارتند از:

- ساختار متمرکز و مدیریت عمودی که با حکمرانی شبکه ای و مشارکتی سازگار نیست.
- نگاه کنترل محور به فناوری (فناوری برای نظارت، نه برای پاسخگویی).

- فقدان زیرساخت داده باز و سیستم پاسخگویی فناورانه.
- مداخلات سیاسی و سیاستی زدگی در مدیریت پایتخت.
- فرار از برنامه ریزی و ذهنیت های تاریخی (گرایش به قدرت متمرکز و فرایندهای غیررسمی).

مسیر آینده مدیریت شهری تهران، نه در واردات یا توسعه فناوری های بیشتر که در نهادینه سازی حکمرانی مشارکتی و پاسخگو و تغییر نگاه از فناوری برای کنترل به فناوری برای توانمندسازی نهفته است. تا زمانی که شورای شهر و شهرداری اصلاح ساختار را در اولویت قرار ندهند، پروژه های فناوری هرچند پیشرفته، تنها تزیینی بر بدنه یک نظام تصمیم گیری ناکارآمد خواهند بود.

□ مهم ترین مسئله شهری تهران که امروز نیازمند پژوهش فوری و عمیق است، از نظر شما کدام است؟

به نظر من، «فقدان شبکه سازمان یافته پناهگاه های شهری و آمادگی صفر تهران برای مدیریت بحران های بزرگ (طبیعی و انسان ساخت)» است.

□ اگر بخواهید یک اولویت پژوهشی را برای دوره آینده مدیریت شهری پیشنهاد دهید، آن اولویت چه خواهد بود و چرا؟

«طراحی و استقرار نظام حکمرانی رفتاری برای گذار از شهرداری خدماتی به شهرداری تاب آور»، به این دلیل که تهران در شرایط «جنگ ترکیبی» مژمن و چندلایه قرار دارد که تهدیدات آن صرفاً نظامی نیست، بلکه شامل جنگ های شناختی، روانی، سایبری و اقتصادی می شود. در چنین شرایطی، مدل سنتی «شهرداری خدماتی» که صرفاً بر ارائه خدمات فیزیکی و زیرساختی متمرکز است، دیگر پاسخگو نیست.



امیرضا ممدوحی

عضو هیئت علمی گروه برنامه‌ریزی
حمل و نقل دانشگاه تربیت مدرس

فاصله پژوهش تا اجرا در ایران و جهان مشترک است

جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری فرصتی است تا ایده‌ها و پروژه‌های تحقیقاتی به سطح تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری‌های شهری برسند، هرچند انتظار نمی‌رود این تغییرات بلافاصله و شش ماه بعد ملموس باشند. امیرضا ممدوحی، عضو هیئت علمی گروه برنامه‌ریزی حمل و نقل دانشگاه تربیت مدرس و استاد وابسته دانشگاه فنی مونترال کانادا، با تأکید بر این نکته اظهار کرد که بزرگ‌ترین مزیت این جشنواره، تمرکز روی کارهای انجام‌شده است؛ پروژه‌ها، مقالات و کتاب‌هایی که پیش‌تر منتشر شده‌اند، جمع‌آوری و بررسی می‌شوند تا بهترین‌ها انتخاب و به ذهن مدیران منتقل شوند.

انتخاب می‌شوند تا به ذهن مدیران منتقل شوند. اثربخشی این روند به میزان مشارکت، علاقه و شنوا بودن افراد حاضر وابسته است، اما بی‌تأثیر نیست.

■ چه سازوکارهایی برای انتقال نتایج پژوهش‌ها به سیاست‌گذاری و اجرا ضروری است؟

در حوزه حمل و نقل شهری، موفقیت پژوهش‌ها به بودجه کافی و همکاری کارفرما بستگی دارد. بودجه کافی در انتقال پژوهش‌ها به عرصه اجرا نقش مهمی دارد و از طرفی کاربردی بودن پژوهش‌ها نیز یکی از اولویت‌های این انتخاب به شمار می‌رود. نمونه عملی این موضوع، مطالعات طرح ترافیک در اواخر سال ۱۳۹۶ دانشگاه تربیت مدرس و محدوده زوج و فرد در تهران است که با سیاست‌های شورای شهر همسو شده و به تصویب و اجرا رسیده‌اند. بر اساس مدیریت تقاضا، پروژه‌هایی مانند مسیرهای پیاده‌رو، مسیرهای دوچرخه و پارکینگ‌های طبقاتی نیز به همین شکل بعضاً به اجرا رسیده‌اند. ایده‌های جدید در طول زمان می‌توانند مورد پسند مدیران قرار گیرند و در مدیریت حمل و نقل شهری مورد استفاده قرار گیرند. طبیعتاً این جشنواره‌ها منشا ایجاد این جرقه‌ها هستند و این ارزشمند است. کلید موفقیت

وی افزود که اگرچه ممکن است همه ایده‌ها قابل اجرا نباشند، اما می‌تواند چراغ راه آینده بوده و به پژوهش‌های بعدی کمک کنند. ممدوحی با اشاره به تجارب خود در پروژه‌های حمل و نقل شهری گفت که در حوزه تخصصی ما، موفقیت پژوهش‌ها به وجود بودجه کافی و همکاری کارفرما بستگی دارد. نمونه‌های عملی، مانند مطالعات طرح ترافیک و محدوده زوج و فرد در تهران، نشان می‌دهد که وقتی پروژه‌ها با سیاست‌های شورای شهر همسو شوند و کارفرما علاقه‌مند باشد، نتایج پژوهشی به تصویب و اجرا می‌رسند. پروژه‌های مسیرهای پیاده‌رو، مسیرهای دوچرخه و پارکینگ‌های طبقاتی نیز به همین شکل بعضاً به مرحله اجرا رسیده‌اند.

■ جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری تا چه اندازه می‌تواند به حل مسائل واقعی شهر کمک کند؟

انتظار اینکه چنین جشنواره‌ای مشکلات شهری را بلافاصله حل کند، درست نیست؛ تأثیر آن معمولاً زمان‌بر است و ممکن است سال‌ها طول بکشد تا نتایج پژوهش‌ها به مرحله اجرا برسند. بزرگ‌ترین حسن این جشنواره، تمرکز روی کارهای انجام‌شده است؛ پروژه‌ها، مقالات و کتاب‌های پیشین بررسی و بهترین‌ها



به خودرو شده است. اگرچه این منابع می‌توانستند فرصت باشند، اما به دلیل مدیریت نادرست به تهدید تبدیل شده‌اند.

❑ اگر بخواهیم وابستگی به خودرو را کاهش دهیم، چه راهکارهایی مناسب است و وضعیت کشور چگونه است؟ برای کاهش وابستگی، باید حمل و نقل عمومی توسعه یافته داشته باشیم. ایران سیستم متروی خوبی دارد که در حال توسعه است و گسترش خطوط بی‌آرتی نیز مورد توجه قرار گرفته است. راهکار اصلی، سیستم یکپارچه حمل و نقل عمومی شامل مترو، اتوبوس تندرو و خطوط جدید و استفاده از سیاست‌های قیمت‌گذاری محدوده است. سفرهای فعال مانند دوچرخه و اسکوتر باید مکمل سیستم همگانی باشند و نه رقیب آن. مسئله اصلی همچنان بودجه، زیرساخت جایگزین و علاقه به استفاده از این امکانات است، اما در مجموع ایران از نظر دانش و پژوهش در سطح استانداردهای بین‌المللی قرار دارد.

❑ جشنواره‌ها یا رویدادهای مشابه برای جذب ایده‌های نو و مشارکت نخبگان برگزار شده‌اند؟ نتایج آنها چگونه بوده است؟



در اجرای پروژه‌ها، تطابق پژوهش با نیاز کارفرما و وجود منابع مالی کافی است.

❑ آیا نمونه موفق از کشورهای دیگر سراغ دارید که رویکرد پژوهش محور را در حوزه مدیریت شهری با موفقیت اجرا کرده باشد؟ با توجه به ارتباطات علمی در مونترال کانادا، آلمان، اتریش و کشورهای آسیای میانه، در پروژه‌های پژوهشی حمل و نقل شهری حضور داشتم که به ایجاد مراکز تحقیقات یا سیاست‌گذاری کاربردی منجر شده‌اند. تجربیات نشان می‌دهد موفقیت نیازمند بودجه، تغییر فرهنگی و سیاست‌گذاری تدریجی است. اگرچه چالش‌ها مشابه است، اما در تمام این موارد متقاعد کردن و تخصیص بودجه برای پروژه‌ها در این کشورها هم مشکلات خاص خود را دارد. به عنوان مثال، پروژه‌ای که با دانشگاه فنی برلین آلمان در حوزه مطالعات حمل و نقل شهری پایدار در آسیای میانه بود، پیشنهاد حمل و نقل همگانی و روش‌های فعال ارائه شد، اما در تمام آنها بلافاصله اجرایی شدن پروژه‌ها کمتر دیده شد.

❑ حوزه تخصصی شما مرتبط با حمل و نقل است؛ با توجه به وابستگی بالای ایران به خودرو، چه راهکارهایی می‌تواند این مشکل را کاهش دهد؟

مالکیت و وابستگی به خودرو در ابرشهرهای کشور نسبتاً بالاست. اگرچه این وابستگی و درصد مالکیت در کشورهای دیگر بیشتر است، اما درصد وابستگی کمتری نسبت به کشور ما دارند. دلیل آن تلاش مضاعف و تدابیر مدیریتی است. مهم‌ترین موضوع، قیمت بنزین است؛ در ایران بنزین ارزان است و باعث افزایش وابستگی

در حوزه حمل و نقل شهری، موفقیت پژوهش‌ها به بودجه کافی و همکاری کارفرما بستگی دارد. بودجه کافی در انتقال پژوهش‌ها به عرصه اجرا نقش مهمی دارد و از طرفی کاربردی بودن پژوهش‌ها نیز یکی از اولویت‌های این انتخاب به شمار می‌رود. بر اساس مدیریت تقاضا، پروژه‌هایی مانند مسیرهای پیاده‌رو، مسیرهای دوچرخه و پارکینگ‌های طبقاتی نیز به همین شکل بعضاً به اجرا رسیده‌اند. ایده‌های جدید در طول زمان می‌توانند مورد پسند مدیران قرار گیرند و در مدیریت حمل و نقل شهری مورد استفاده قرار گیرند

و توسط دانشجویان دانشگاه‌ها در حال بررسی و اجرا است. با توجه به اینکه رتبه بالایی در میزان تصادفات در کشور داریم، این فناوری می‌تواند سودمند باشد.

❑ چشم‌انداز مدیریت شهری ایران بدون اتکا به پژوهش چگونه است؟

بدون پژوهش، وضعیت اسفباری خواهیم داشت. بدنه کارشناسی کشور بسیار قوی است، اما نیاز به تحول مدیریتی وجود دارد تا از داده‌ها، مدل‌ها و مطالعات به‌خوبی بهره‌برده شود. بدون این تحول، بسیاری از مطالعات کاربردی ممکن است هرگز به اجرا نرسند.

اولویت پژوهشی آینده مدیریت شهری چیست؟

توسعه سیستم یکپارچه حمل و نقل عمومی شامل مترو، اتوبوس، تاکسی، اسکوتر و دوچرخه به شکل هماهنگ و فناورانه و استفاده از خودروی خودران برقی به عنوان بخش مکمل سیستم همگانی، با بهره‌گیری از داده‌های کلان شهری و فناوری نوین، از اولویت‌های پژوهشی است. این اولویت‌ها می‌تواند موجب افزایش کارایی، کاهش وابستگی به خودرو شخصی و بهبود کیفیت زندگی شهری شود.

فعالیت در زمینه ترافیک زیاد بوده است. به عنوان مثال، کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل و نقل ترافیک یکی از بزرگ‌ترین گردهمایی‌های منطقه است و هر ساله برگزار می‌شود. همایش‌های بین‌المللی مدیریت ایمنی ترافیک نیز محل مناسبی برای ارائه ایده‌ها و تجارب هستند. در این جلسات صدها نفر حضور دارند و مقالات و کارگاه‌های متعددی ارائه می‌شود. سازمان حمل و نقل ترافیک نیز رویدادهایی برای نوآوری برگزار کرده، از جمله رویداد جت دانشگاه صنعتی شریف که ایده‌های نو جمع‌آوری و ارزیابی می‌شوند. همین رویدادها، از جمله جشنواره پژوهش و نوآوری مدیریت شهری، فرصتی برای ارائه خلاقیت‌ها و پیشنهادهای نو فراهم می‌کنند.

❑ جدیدترین فناوری که در حوزه حمل و نقل عمومی به کار گرفته شده چیست و چگونه کاربرد دارد؟

هوش مصنوعی و یادگیری ماشین برای مدل‌سازی ترافیک و برنامه‌ریزی حمل و نقل استفاده می‌شوند. خودروهای خودران و برقی و سفرهای فعال ابزارهایی هستند که کارایی سیستم را افزایش داده و سهم تصادفات را کاهش می‌دهند. این فناوری‌ها زمینه را برای سیستم حمل و نقل هوشمند و ایمن فراهم می‌کنند.





حسین رازی

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت

مرکز مطالعات بخش مدیریت میراث فرهنگی ایجاد کند

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت پیشنهاد داد: مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری، بخشی با عنوان مدیریت میراث فرهنگی راه اندازی کند تا بافت تاریخی تهران به عنوان تاریخ معاصر و حافظه شهر حفظ شود.

حسین رازی عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت و سرداور محور بازآفرینی شهری در بافت های فرسوده و تاریخی با بیان این مطلب گفت: در محور معماری و طراحی و بازآفرینی شهری در بافت های فرسوده و تاریخی هفدهمین جشنواره بین المللی پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری حدود ۱۸۲ اثر ارسال شد که برخی مقالات بسیار خوب بودند و در نشریه های معتبر خارجی چاپ شده اند. حدود ۱۹ طرح پژوهشی، ۱۶ طرح بدیع و نوآورانه، ۱۶ کتاب تالیفی و ۱۵ پایان نامه کارشناسی ارشد و رساله دکترا داشتیم که از کمک ۱۰ داور برای داوری استفاده کردیم.

شهری گفت: بدیهی است که باید چندین اقدامی صورت گیرد تا اتفاق خوب در حوزه معماری و شهرسازی رخ دهد. به هر حال این جشنواره می تواند در این راه موثر باشد. بیشتر مقالاتی که داشتیم از دانشجویان دوره دکتری یا کسانی بود که استاد دانشگاه بودند. به نظرم دانشگاه ها باید جایی باشد که پیوند خوبی بین مطالعات میدانی و مطالعات آکادمیک و دانشگاهی وجود داشته باشد و نتیجه این پیوند آثاری شود که برای اجرایی شدن در جشنواره ها حضور پیدا می کند تا یک اتفاق مناسب رخ دهد.

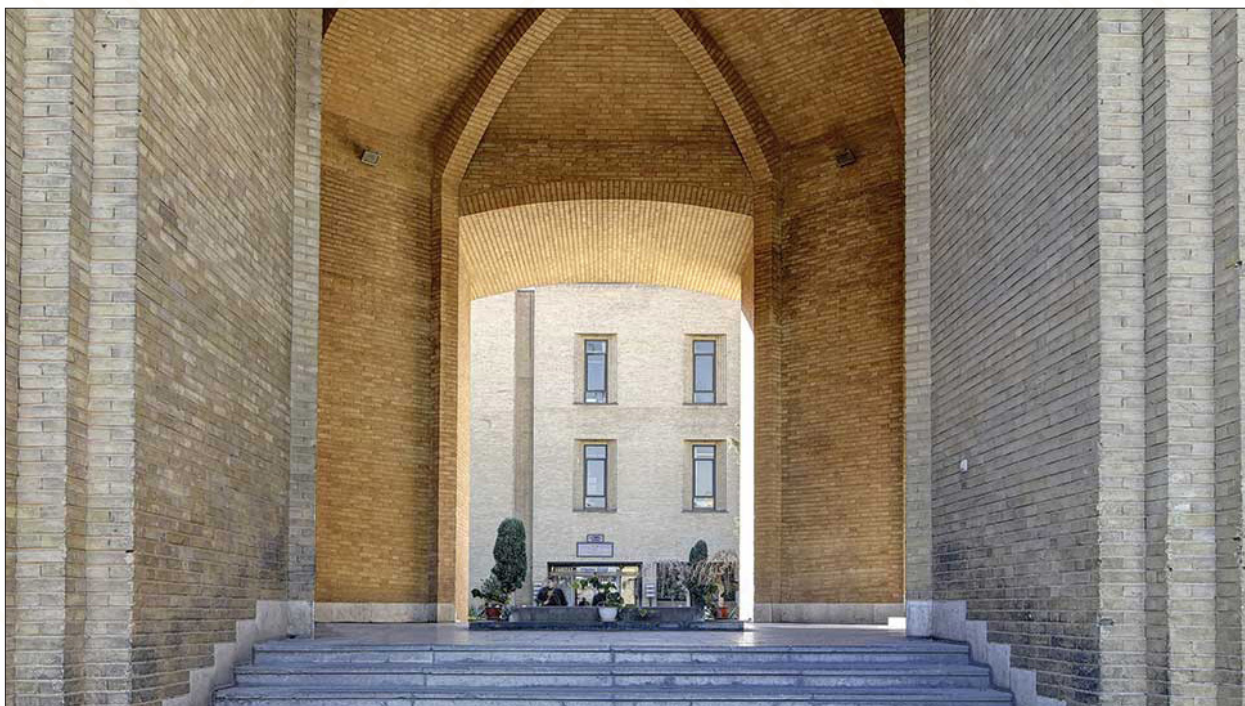
به عقیده این استاد دانشگاه، این امر به رویکرد اساتید دانشگاه برمی گردد اگر اعضای هیئت علمی در کنار مطالعات آکادمیک اهل کار میدانی باشند نتیجه کارشان دانشجویانی می شوند که توانمند و عملگرا هستند. اما متأسفانه در اغلب دانشگاه ها این یک چالش اصلی وجود دارد که دانشجویان بیشتر از اینکه عملگرا باشند و به ایده های اجرایی و کاربردی فکر کنند، آکادمیک و تئوری فکر می کنند؛ در نتیجه وقتی وارد میدان عمل می شوند، اتفاقات خوبی راقم نمی زنند.

او افزود: بخشی از این اتفاق به دانشگاه و شیوه آموزش برمی گردد که باید اصلاح شود و بخشی هم می تواند از طریق برگزاری جشنواره های این چنینی اصلاح شود که تاثیر خودش را دارد. همچنین شهرداری

به گفته او معیار مهم برای داوری، بدیع و نوآورانه بودن اثر بود و بعدی کاربردی بودن آن در حوزه مدیریت شهری.

او گفت: این دو معیار اصلی در داوری بود و ۱۶ اثر بیشترین امتیاز را از آن خود کردند و از بین آنها سعی کردیم سه یا چهار اثر به عنوان آثار برگزیده و شایسته تقدیر معرفی شود.

رازی همچنین به میراث شهری از جمله میراث جنگ نیز اشاره کرد و گفت: در معماری تهران، موضوعات و مقالات میراث شهری هم وجود داشت گرچه تعداد آن نسبت به حوزه معماری کمتر بود اما باید به آن توجه شود. همینطور یکی از مواردی که توقع داشتیم به آن توجه شود، میراث جنگ بود. به هر حال ممکن است شهرها مورد تجاوز دشمنان خارجی قرار بگیرند و در این تجاوز، برخی از ساختمان هایی که تخریب میشود، قدیمی و تاریخی باشند یا حتی اگر تاریخی نباشند باید نشان داده شوند و حواسمان به حفاظت از آنها باشد. متأسفانه در این زمینه تقریباً چیزی نداشتیم این نشان می دهد در حوزه هایی که دانش تولید می شود مثل دانشگاه ها، موسسات اجرایی یا پژوهشگاه ها به این موضوعات اصلاً توجهی نمی شود. البته در کشور ما موضوع جدیدی هست و هنوز به آن پرداخته نشده است. امیدوارم در جشنواره های بعدی به آن توجه شود. او درباره چگونگی ارتباط بین حوزه دانشگاهی معماری و شهرسازی با مدیریت



به نظرم وظیفه شهرداری در این بخش سنگین است و می‌طلبید تخصصی‌تر به این موضوعات توجه کند. در حال حاضر این نگاه تخصصی در سطح مدیریت کلان وجود ندارد.

او که یکی از برگزیدگان دوره‌های پیشین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری بوده، گفت: کتابی در مورد مزارع تاریخی کشور نوشتم که کتاب نوآورانه‌ای بود و به همین دلیل برگزیده شدم. در هر دوره جشنواره اتفاقات مثبت بیشتری نسبت به دور قبل رخ می‌دهد، برای نمونه چگونگی تقدیر از برگزیدگان یکی از چالش‌های جشنواره بود که چطور بتوانیم به طور شایسته و تاثیرگذار تقدیر کنیم تا افراد بیشتری جذب جشنواره شوند.

راعی در پایان گفت: به خاطر مسائل و مشکلاتی که وجود داشت جنبه بین‌المللی جشنواره تحت شعاع قرار گرفت و نمود نداشت اما می‌توان در بخش ملی هم خیلی بهتر کار کرد.

اگر اعضای هیئت علمی در کنار مطالعات آکادمیک اهل کار میدانی باشند نتیجه کارشان دانشجویانی می‌شوند که توانمند و عملگرا هستند. اما متأسفانه در اغلب دانشگاه‌ها این یک چالش اصلی وجود دارد که دانشجویها بیشتر از اینکه عملگرا باشند و به ایده‌های اجرایی و کاربردی فکر کنند، آکادمیک و تئوری فکر می‌کنند؛ در نتیجه وقتی وارد میدان عمل می‌شوند، اتفاقات خوبی را رقم نمی‌زنند

به عنوان بخشی که حوزه عمل و آکادمیک را ترکیب کرده و یک حوزه اجرایی هست می‌تواند نقش موثری داشته باشد.

او درباره مهمترین چالش‌هایی که تهران با آن دست و پنجه نرم می‌کند، گفت: آلودگی هوا و چالش‌های محیط زیست از مهمترین معضلاتی است که پایتخت با آن مواجه است و بر مسائل بهداشتی و سلامت شهروندان و حتی مهاجرت آنان تاثیر دارد. به نظرم چالش‌های زیست محیطی ابرچالش است که باید به آن فکر شود. کارهای خوبی هم انجام شده مثل بهبود ناوگان حمل و نقل عمومی. علاوه بر مسائل زیست محیطی، ساخت و ساز یک مشکل اساسی دیگر در تهران هست. متأسفانه به شهر فروشی رسیدیم که اتفاق خیلی بدی است و معضلات اجتماعی - فرهنگی خاص خود را به وجود آورده و نیاز به بررسی و کار علمی دارد. همین‌طور تخریب‌هایی که در زمینه آثار تاریخی وجود دارد که در حقیقت هویت شهر را از بین می‌برد.

او ادامه داد: شهرداری تهران گاهی به آثار تاریخی توجه می‌کند و گاهی این توجه کم می‌شود. شاید چون حوزه تخصصی شهرداری نیست اما باید در این زمینه فعال شود.

راعی پیشنهاد داد که در مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری، بخشی با عنوان مدیریت میراث فرهنگی راه اندازی شود تا بافت تاریخی تهران به عنوان تاریخ معاصر و حافظه شهر حفظ شود.

او گفت: خیلی از آثار تاریخی شهر و خانه مشاهیر در دل همین بافت تاریخی وجود دارد که باید شناسایی، حفاظت و معرفی شوند.



علی اکبر شیرزادی

عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت ایران

جشنواره پژوهش و نوآوری پل ارتباطی بین مدیران و پروژه‌ها

عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت ایران به شهردار تهران پیشنهاد برگزاری جلسه ویژه‌ای برای میزان استفاده از نتایج پژوهش‌های منتخب جشنواره‌های پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری را داد.

علی اکبر شیرزادی عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت ایران و سرداور محور شهر و تاب آوری در هفدهمین دوره جشنواره بین‌المللی پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری و دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در مدیریت شهری و روستایی گفت: مدیریت شهری ابعاد مختلفی دارد به همین دلیل جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری باید به همه این ابعاد پردازد تا متخصصان در محورهای مختلف بتوانند حضور پیدا کنند و پل ارتباطی بین مدیران و پروژه‌های پژوهشی و دانشگاه‌ها ایجاد شود.

است. وی در ادامه مهمترین دلیل این امر را ضعف اطلاع رسانی دانست البته برگزاری جشنواره‌هایی مانند جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری می‌تواند تا حدودی این خلا را پر کند. او افزود: از آنجا که مرکز مطالعات برنامه‌ریزی در تهران است بهتر می‌تواند فضای ارتباط بین پژوهشگران و مدیریت شهری را ایجاد کند تا در پژوهش‌هایی که صورت می‌گیرد مشخص شود مهمترین چالش امروز تهران و سایر کلانشهرهای ایران چیست و این جشنواره چطور می‌تواند کمک‌رسان باشد.

به عقیده شیرزادی، ترافیک، آلودگی هوا و زلزله مهمترین چالش‌هایی است که تهران با آن درگیر است. شیرزادی توضیح داد: درباره ترافیک باید یک کار اساسی رخ دهد و همه صاحب‌نظران و متخصصان مربوطه همراه شوند و شهرداری بودجه لازم را در بحث پژوهش اختصاص دهد. چالش بعدی بحث آلودگی است چون باعث مرگ بسیاری از شهروندان شده است. چالش سوم هم بحث بحرانی که هر لحظه ممکن است، رخ دهد و آن زلزله است. جنگ ۱۲ روزه یک زنگ خطر جدی بود که در زمان جنگ یا زلزله، پناهگاه‌های شهری چطور می‌تواند خدمت رسانی کند و باید کجا و چطور ساخته شود. مدیریت بحران باید در اولویت موضوعات پژوهشی شهرداری تهران قرار بگیرد.

وی گفت: داوران این موضوع را مدنظر داشته باشند که چه معیارهایی در انتخاب و پذیرش مقالات تاثیر دارد و سطح مقالات را چطور ارزیابی می‌کنند. نگاه من در بررسی آثاری که برعهده داشتم این بود که نتایج این پژوهش‌ها چطور می‌تواند به مجموعه مدیریت شهری کمک کند. برخی از آثار در تئوری و مقاله و پایان نامه بسیار خوب بودند اما در عمل نمی‌توانستند محقق شوند و اجرایی نبودند. این پژوهش‌ها باید منشا خیر و فایده برای کشور باشد و بعدها به طرح‌های واقعی قابل اجرا تبدیل شود.

این استاد دانشگاه گفت: در این بین، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران به عنوان بازوی پژوهشی شهرداری در حال تلاش برای برقراری این ارتباط است اما هنوز تا برقراری ارتباطی منسجم و پایدار با پژوهشگران و دانشگاه‌ها راه زیادی مانده است چرا که به عقیده من هنوز نیازهای واقعی شهر تهران چه در مجموعه شهرداری و چه در مرکز مطالعات تهران پالایش و شناسایی نشده

درباره ترافیک باید یک کار اساسی رخ دهد و همه صاحب‌نظران و متخصصان مربوطه همراه شوند و شهرداری بودجه لازم را در بحث پژوهش اختصاص دهد



ریحانه سادات شاهنگیان

عضو هیات علمی مؤسسه عالی آموزش
و پژوهش برنامه‌ریزی

چراغ راه مدیریت شهری در پیچیدگی‌های حمل و نقل

تصور کنید هر روز صبح، ساعتی از وقت خود را در ترافیکی بی حرکت سپری می‌کنید، یا در ازدحام قطاری شهری، با استرسی فزاینده به محل کار می‌رسید. این‌ها تنها «مشکلات ترافیکی» روزمره نیستند؛ بلکه نمود عینی تصمیم‌هایی هستند که شاید سال‌ها پیش، بدون پشتوانه‌ای کافی از شناخت و آینده‌نگری اتخاذ شده‌اند. ریحانه سادات شاهنگیان، عضو هیئت علمی مؤسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه‌ریزی، بر این باور است که مدیریت شهری، هنر تصمیم‌گیری برای پیچیده‌ترین بستر زیستی انسان‌هاست؛ جایی که هر سیاست، از طراحی یک خط اتوبوس تا تعیین عوارض خودرو، مستقیماً بر کیفیت زندگی، عدالت اجتماعی، سلامت محیط زیست و کارایی اقتصادی شهر تأثیر می‌گذارد.

غیرپژوهشی قرار دارد. دلیل اول، «ملموس و شخصی بودن» این تجربه برای همه است. هر شهروندی، خود را متخصص ترافیک می‌داند چون روزانه با آن درگیر است. این امر، فضایی برای قضاوت‌های عمومی بر اساس تجربه‌های محدود فردی ایجاد می‌کند و فشار افکار عمومی ممکن است سیاست‌گذار را به سمت راه‌حل‌های نسبتاً غیرحرفه‌ای، اما پرترفدار سوق دهد. همانطور که عضو هیئت علمی مؤسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه‌ریزی اشاره می‌کند، دلیل دوم، «پیچیدگی فنی پنهان» زیر سادگی ظاهری آن است. یک سیستم حمل و نقل، موجودی زنده و به هم پیوسته‌ای از زیرسیستم‌های ترافیکی، رفتارهای سفر، اقتصاد شهری و روانشناسی اجتماعی است. تغییر یک متغیر (مثلاً تعریض یک خیابان)، می‌تواند تأثیرات غیرمنتظره و معکوسی در نقطه‌ای دیگر از شهر ایجاد کند. تنها پژوهش است که می‌تواند با مدل‌سازی این پیچیدگی، از تبدیل راه‌حل‌ها به مشکل‌های جدید جلوگیری کند.

مدیریت شهری ذاتاً عرصه‌ای از تعارض‌ها و اولویت‌های متناقض است. نیاز ساکن محله‌ای قدیمی به آرامش و ایمنی، با نیاز تردد سریع وسایل نقلیه مواجه می‌شود. منافع اقتصادی پیمانکاران پروژه‌های عظیم، ممکن است با منافع محیط‌زیستی و کیفیت زندگی بلندمدت شهروندان در تعارض باشد. در غیاب پژوهش نظام‌مند، تصمیم‌گیری به سمت سه کانون خطرناک متمایل می‌شود: «برداشت‌های محدود شخصی» تصمیم‌گیران، «واکنش‌های کوتاه‌مدت و سیاسی» به مسائل، و «غلبه صداهای بلندتر» (ذی‌نفعان قدرتمند) بر صدای خاموش اکثریت. پژوهش با روشن کردن این تعارض‌ها، ارائه داده‌های شفاف و پیش‌بینی پیامدهای هر اقدام، به مدیران شهری کمک می‌کند تا به جای قضاوت‌های آنی، بر اساس «تصمیم‌سازی مبتنی بر شواهد» حرکت کنند. این امر مانع از آن می‌شود که مسیر توسعه شهر، از اهداف بنیادین خود یعنی ارتقای کیفیت زندگی برای همه منحرف شود.

● هزینه‌های گزاف تصمیم‌های بدون پشتوانه

تصمیم‌های حمل و نقلی اغلب با سرمایه‌گذاری‌های کلان مالی و تغییرات کالبدی عظیم همراه‌اند. ساخت یک پل، تعریض

● حوزه‌ای آسیب‌پذیر در برابر تصمیم‌های

غیرتخصصی

حوزه حمل و نقل به شکل ویژه‌ای در معرض تصمیم‌های



تصمیم‌گیری می‌آورد و تضمین می‌کند که توسعه شهری، به گسترش شکاف‌های اجتماعی نمی‌انجامد.

● نقش پژوهش در جذب سرمایه و تقویت نوآوری

فضای مبهم و غیرقابل پیش‌بینی، دشمن سرمایه‌گذاری و نوآوری است. وقتی نتایج، هزینه‌ها و ریسک‌های یک پروژه حمل‌ونقلی (مانند سیستم اشتراک دوچرخه یا نوسازی ناوگان اتوبوس‌رانی) به لطف پژوهش‌های بازار، فنی و مالی به وضوح تعریف و کمی شود، جذابیت آن برای سرمایه‌گذاران خصوصی و شرکت‌های دانش‌بنیان افزایش می‌یابد. این پژوهشگر و استاد دانشگاه خاطرنشان می‌کند که پژوهش با کاهش ریسک ادراکی، بستر مشارکت مؤثر بخش خصوصی در پروژه‌های بزرگ زیرساختی را فراهم می‌سازد. از سوی دیگر، استارت‌آپ‌های فعال در حوزه‌های نوینی مانند «حمل‌ونقل هوشمند»، «پلتفرم‌های اشتراک‌گذاری سفر» و «وسایل نقلیه الکتریکی» نیازمند داده‌های قابل اعتماد و شناخت دقیق از رفتار کاربران هستند که تنها از مجرای پژوهش به دست می‌آید. بنابراین، پژوهش نه یک هزینه، بلکه یک «سرمایه‌گذاری برای ایجاد چرخه‌ای از نوآوری و توسعه اقتصادی» در شهر است.

● از پژوهش حاشیه‌ای به پژوهش محوری

شهروند امروزی، دیگر مصرف‌کننده منفعل خدمات شهری نیست؛ او ذی‌نفعی است که تجربه زیسته‌اش معیاری برای سنجش موفقیت مدیریت شهری است. مدیریت شهری هوشمند، مدیریتی است که با تکیه بر پژوهش، «گوش شنوا» برای دریافت این تجربیات متنوع داشته باشد، «چشم آینده‌بین» برای دیدن پیامدهای پنهان تصمیمات باشد و «دست طراحی» باشد که بر مبنای شناخت علمی، شهر را برای زندگی‌ای بهتر بازمی‌آفریند. جشنواره‌ها و رویدادهای پژوهش و نوآوری، با برجسته کردن نمونه‌های موفق و شکست‌خورده، می‌توانند این گفت‌وگو را نهادینه کنند که «هیچ تصمیم بزرگی در شهر، بدون پشتوانه پژوهش بزرگ، شایسته اتخاذ نیست». تنها با چنین نگاهی است که می‌توان به سوی شهرهایی حرکت کرد که نه تنها قابل سکونت، بلکه قابل زیستن برای همه باشند؛ شهرهایی که در آنها کیفیت سفر روزانه، به عاملی برای افزایش اعتماد عمومی، حس تعلق و رضایت از زندگی جمعی تبدیل می‌شود.

یک بزرگراه یا احداث یک خط مترو، نه تنها هزینه‌های هنگفتی دارد، بلکه تغییراتی تقریباً دائم در بافت شهر ایجاد می‌کند. یک پروژه شکست‌خورده یا کم‌بازده، فقط اتلاف بودجه نیست؛ بلکه از دست دادن فرصت برای نسل‌ها و تخریب بخشی از سرمایه شهری است.

پیامدهای اجتماعی و محیط‌زیستی این تصمیم‌ها (مانند آلودگی هوا، تغییر الگوهای محله‌ای، تشدید نابرابری‌های دسترسی) غالباً تدریجی و انباشتی هستند و زمانی خود را نشان می‌دهند که بازگشت به نقطه آغاز ناممکن است. پژوهش با «ارزیابی اثرات زیست‌محیطی و اجتماعی» و «تحلیل هزینه-فایده» جامع، امکان سنجش این تبعات پنهان را فراهم کرده و به تصمیم‌گیران هشدار می‌دهد که ارزان‌ترین یا سریع‌ترین راه، لزوماً بهترین راه برای شهر و شهروندان نیست.

**هر شهروندی، خود را متخصص ترافیک می‌داند
چون روزانه با آن درگیر است. این امر، فضایی برای
قضاوت‌های عمومی بر اساس تجربه‌های محدود
فردی ایجاد می‌کند و فشار افکار عمومی ممکن است
سیاست‌گذار را به سمت راه‌حل‌های نسبتاً غیرحرفه‌ای،
اما پرت‌فردار سوق دهد**

● پژوهش به مثابه ابزار تحقق عدالت و انسجام اجتماعی

یک سیستم حمل‌ونقل کارآمد، تنها سیستم «سریع» نیست، بلکه سیستم «منصفانه» است. طراحی شهری و شبکه حمل‌ونقل اگر تنها بر اساس الگوی غالب «شهروند سالم، مرد، صاحب خودروی شخصی» انجام شود، به صورت سیستماتیک گروه‌های بزرگی را حذف یا حاشیه‌نشین می‌کند: افراد دارای معلولیت، سالمندان، کودکان، زنان باردار، کم‌درآمدهایی که توان خرید خودرو ندارند و ساکنان حاشیه شهر.

پژوهش‌های «عدالت فضایی» و «دسترسی» با شناخت نیازها، الگوهای سفر و موانع پیش‌روی این گروه‌ها، پایه‌ای برای طراحی «شهر برای همه» فراهم می‌کنند. وقتی ایستگاه اتوبوس برای فرد ویلچری قابل استفاده نباشد، یا وقتی خطوط مترو تنها مناطق پردرآمد را پوشش دهد، در واقع شهر به بخشی از شهروندان خود پشت کرده است. پژوهش، صدای این گروه‌ها را به میز



کیانوش سوزنچی

عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس

ارزش یک شهر هوشمند به کارایی فناوری هاست نه تعدادشان

«شهر هوشمند به عنوان یک رویکرد نوین در حوزه شهرسازی، با کمک گرفتن از ادغام فناوری‌های پیشرفته، به ویژه فناوری اطلاعات و ارتباطات (ICT) با هوش مصنوعی، می‌تواند به بهبود کارایی فعالیت‌ها و سیستم‌های شهری و بهبود کیفیت زندگی شهروندان منجر شود.» اینها صحبت‌های کیانوش سوزنچی عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس، مدیر سابق طرح جامع فضای سبز شهرداری تهران و همچنین داور دو دوره جشنواره سیزدهم و پانزدهم پژوهش و نوآوری در بخش‌های فضای و سبز محیط زیست است که در این گفتگو ضمن تشریح اولویت‌های پژوهشی شهر تهران، به نقد رویکرد سنتی حاکم بر مدیریت شهری پرداخته است.

بستر کالبدی و پس زمینه‌های فرهنگی است که رفتار مردم شهر را شکل می‌دهد. گام چهارم، بازشناسی ساختار کلان و یکپارچه تهران در ارتباط با همه زیرساخت‌ها است تا بتوان کلان‌روندها و خرده‌روندها و تغییرات را مطالعه و جهات آتی را پیش‌بینی و یا مدیریت کرد.

□ چه آینده‌ای را برای مدیریت شهری ایران بدون اتکا به پژوهش متصور هستید؟

در مدیریت شهری، پژوهش به معنی پایش و مطالعه روندها، تحولات و تطبیق سیاست‌ها، متناسب با تغییرات و تحولات است. بدون پژوهش، مدیریت شهری به تدریج از تحولات جا مانده و دچار بحران‌های متعددی که پیش‌بینی نکرده، شده و عملاً فرصت پرداختن به برنامه‌های بلند مدت نداشته و هم مدیریت حال و هم کنترل آینده را از دست می‌دهد.

□ به نظر شما، نوآوری در مدیریت شهری تهران بیشتر در سطح فناوری باقی مانده یا به اصلاح ساختار و حکمرانی شهری نیز رسیده است؟

به نظر می‌رسد که نوآوری در مدیریت شهری بیشتر در سطح استفاده از برخی ابزارهای فناوری و تغییرات اندک سازمانی قابل

□ به عنوان اولین سوال بفرمائید چه اصلاح ساختاری را برای

تقویت نقش پژوهش در اداره شهر ضروری می‌دانید؟

بخشنامه‌ای که کلیه پژوهش‌ها را در مرکز مطالعات متمرکز کرد، گام مناسبی برای هدایت متمرکز و هماهنگی یکپارچه و پرهیز از دوباره کاری بود. ولیکن برای تقویت نقش پژوهش نیاز به پایش و جمع‌آوری داده مستمر و متمرکز است تا بستر داده‌ای پژوهش تامین شود. به عبارت دیگر باید زیرساخت پژوهش در مدیریت شهری تامین گردد.

□ به نظر شما مهم‌ترین مسئله شهری تهران که امروزه،

نیازمند پژوهش فوری و عمیق است، کدام است و فکر می‌کنید در سال آینده، چه موضوعات پژوهشی باید در اولویت مطالعات شهری قرار گیرد؟

اولین اولویت؛ مطالعات اجتماعی و جامعه‌شناسی در مورد مردم شهر تهران از جهات مختلف و در مقیاس‌های مختلف است، چرا که بدون شناسایی درست و دقیق خدمات گیرندگان ارایه خدمات موثر نیست. گام دوم یکپارچه سازی و تکمیل اطلاعات شناخت ساختار کالبدی و فرهنگی شهر تهران است که به نظر می‌رسد موجود است ولیکن در عمل متکثر، پراکنده و ناقص است. گام سوم مطالعه و شناخت رابطه این ساختار اجتماعی با



آیا برگزاری جشنواره‌ها و رویدادهای علمی-پژوهشی توانسته به شناسایی مسائل اولویت‌دار شهر کمک کند و اینکه جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری را تا چه اندازه ابزاری مؤثر برای حل مسائل واقعی شهر می‌دانید؟

البته بیشترین منفعت این رویدادها اطلاع رسانی و تشویق به مشارکت در تولید ایده و هم‌افزایی برای شناخت و طرح مسائل بوده، ولی با این رویدادها به صورت تکالیف کوتاه مدت برخورد شده و با وجود برگزاری ۱۶ جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری هنوز بانک اطلاعاتی یکپارچه‌ای که بتواند به استخراج نظام مسائل و مشکلات کمک کند، شکل نگرفته و مدیریت شهری از نتایج این جشنواره‌ها کمتر بهره‌برده، چرا که فقدان نگاه مدیریتی بلند مدت موجب غفلت از بسیاری از نتایج پژوهش‌های گذشته و موجب تکرار در بسیاری از موارد شده. درحالی‌که باید این جشنواره به نحوی بستری برای ارزیابی سالیانه پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری باشد.

از نگاه شما، پژوهش چه جایگاهی در نظام تصمیم‌سازی مدیریت شهری تهران دارد و این جایگاه در سال‌های اخیر چه تغییری کرده است؟

قطعا بسیاری از تصمیم‌ها بدون پژوهش امکان پذیر نیست ولیکن بسیاری از تصمیمات هم تابع روندهای جاری و سلیقه‌های مدیران بوده و هست. تمرکز مدیریت پژوهش‌های مرتبط در شهرداری تهران در مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری شهر تهران توانسته تا حدی بستر تصمیم‌سازی برای مدیریت شهری باشد و لیکن هنوز از جایگاه راهبردی خود در تصمیم‌سازی برخوردار نیست.

آیا می‌توان گفت تصمیمات کلان شهری در تهران بر داده‌های پژوهشی و شواهد علمی استوار است؟ اگر نه، مهم‌ترین موانع چیست؟

در برخی تصمیمات بله و در برخی خیر. یکی از مهم‌ترین موانع، فقدان اطلاعات کافی و به روز از تحولات و روندها است. اول برای ارزیابی نتایج تصمیمات گذشته و بعد برای اتخاذ تصمیمات کلان برای آینده. همچنین در صورت وجود داده پژوهشی و شواهد علمی باتوجه به ارتباط زنجیره وار موضوعات در شهر تصمیم‌گیری نیازمند مشارکت و هم‌افزایی مدیریت‌های مختلفی است که گاه از نظر ساختار سازمانی و اهداف و گاه از نظر سلیقه و گرایش‌های گروهی و شخصی در تضاد قرار می‌گیرند.

تعریف است. ولی هنوز تفکری سنتی و قدیمی بر مدیریت شهری حکمفرما است و در حوزه مدیریت شهری هنوز رویکردهای تکراری و مبتنی بر چارچوب‌های چند دهه قبل حاکم است. برای مثال فرآیندهای صدور مجوز ساخت و ساز اتوماسیونی شده ولی هنوز فربه و پراز مراحل اضافی است که از سیستم بوروکراتیک قدیم باقی مانده و فقط شکل آن تغییر کرده و حتی برخی از راهکارهای نوآورانه و جدید فاقد مطالعه کافی و جامع برای کاربرد بوده و بیشتر الگو برداری و حتی کپی برداری از تجربیات جهانی هستند.

فکر می‌کنید که پژوهش‌های شهری چگونه می‌تواند در تدوین برنامه‌های کلان و استراتژی توسعه شهر تاثیرگذار باشد؟ پژوهش‌ها به دو شکل در این زمینه نقش دارند: یکی پژوهش‌هایی که بستر تعریف اهداف و سیاست‌های مورد نیاز توسعه را فراهم می‌آورند و دوم پژوهش‌هایی که به پاسخگویی درباره چگونگی دستیابی به این اهداف و سیاست‌ها می‌پردازند.

چه چالش‌های نهادی، حقوقی یا فرهنگی را تهران در مسیر شهر هوشمند شدن با آن مواجه است؟

شهر هوشمند به عنوان یک رویکرد نوین در حوزه شهرسازی، با کمک از ادغام فناوری‌های پیشرفته، به ویژه فناوری اطلاعات و ارتباطات (ICT) با هوش مصنوعی، می‌تواند به بهبود کارایی فعالیت‌ها و سیستم‌های شهری و بهبود کیفیت زندگی شهروندان منجر شود. ارزش یک شهر هوشمند به کارایی فناوری‌ها است و نه تعداد آن‌ها. برای این منظور نیاز به زیرساخت ارتباطی، داده‌های اطلاعاتی پویا و تحلیل داده‌ها در بستر ارتباطات برای تصمیم‌سازی است. متأسفانه حکمرانی شهری در حال حاضر کمتر داده محور و بیشتر سلیقه محور است و فناوری هنوز به صورت زیرساختی مورد استفاده قرار نمی‌گیرد.

نوآوری در مدیریت شهری بیشتر در سطح استفاده از برخی ابزارهای فناوری و تغییرات اندک سازمانی قابل تعریف است. ولی هنوز تفکری سنتی و قدیمی بر مدیریت شهری حکمفرما است و در حوزه مدیریت شهری هنوز رویکردهای تکراری و مبتنی بر چارچوب‌های چند دهه قبل حاکم است



مجید سلیمانی

عضو هیئت علمی
گروه ارتباطات دانشگاه تهران

تحقق شهروندی دیجیتال چه الزاماتی دارد؟

یک استاد دانشگاه گفت: شهر بزرگ همواره با مسئله گمنامی، هویت‌های متکثر و ناشناخته مواجه بوده است. این ویژگی‌ها امروز شباهت زیادی به وضعیت شهروند دیجیتال در شبکه‌های اجتماعی دارد. مجید سلیمانی عضو هیئت علمی گروه ارتباطات دانشگاه تهران گفت: شهروندان امروز در عین زندگی در یک جغرافیای مشخص، کنش‌ها، هویت‌ها و شیوه‌های تفکر خود را از منابعی خارج از آن جغرافیا می‌گیرند. این مسئله باعث شکل‌گیری هویت‌های جدیدی شده که الزاماً وابسته به مکان نیستند، اما تأثیرات جدی بر زندگی شهری دارند. این وضعیت یکی از مهم‌ترین چالش‌های شهرهای بزرگ معاصر است.

سلیمانی در بخش دیگری از سخنان خود به بحران زیبایی‌شناسی شهری اشاره کرد و گفت: یکی دیگر از مسائل مهم شهر تهران، آشفته‌گی کالبدی و زیبایی‌شناسی محیط شهری است. نماهای نامتجانس، معماری‌های ناهماهنگ و فقدان اصول مشخص در طراحی شهری، موجب اغتشاش ذهنی شهروندان می‌شود. یکی از وظایف اصلی معماری و شهرسازی، ایجاد آرامش روانی برای شهروندان است که در این زمینه کمتر کار پژوهشی انجام شده است.

وی سومین چالش مهم شهری را مسئله شادی اجتماعی و مشارکت شهروندان دانست و افزود: مشارکت فعال شهروندان در اداره شهر، ارتباط مستقیمی با وضعیت روحی و روانی آن‌ها دارد. رویدادهای شهری، برنامه‌های فرهنگی و اجتماعی و جشنواره‌ها می‌توانند در افزایش نشاط اجتماعی مؤثر باشند، اما این موضوع نیازمند پژوهش دقیق درباره برداشت شهروندان و مدیران شهری از این رویدادهاست.

عضو هیئت علمی گروه ارتباطات دانشگاه تهران تأکید کرد: مدیریت شهری بدون اتکا به پژوهش‌های علمی عمیق و بدون توجه به تحولات هویتی و اجتماعی شهروندان، نمی‌تواند پاسخگوی چالش‌های پیچیده شهرهای بزرگ امروز باشد. جشنواره‌های پژوهش‌های شهری اگر به‌درستی طراحی و به‌صورت مستمر برگزار

سلیمانی با اشاره به مفهوم گمنامی در شهرهای بزرگ افزود: شهر بزرگ همواره با مسئله گمنامی، هویت‌های متکثر و ناشناخته مواجه بوده است. این ویژگی‌ها امروز شباهت زیادی به وضعیت شهروند دیجیتال در شبکه‌های اجتماعی دارد. درک نسبت میان این دو فضا، یکی از کلیدی‌ترین مسائل پژوهشی در حوزه شهر و ارتباطات اجتماعی است؛ به‌ویژه در ارتباط با نسل‌های جدید. وی در ادامه به نقش شهروندان در نوآوری‌های شهری پرداخت و گفت: یکی از چالش‌های مهم مدیریت شهری، تبدیل شهروندان از مصرف‌کننده خدمات شهری به مشارکت‌کننده فعال در اداره و نوآوری‌های شهری است. در فضای رسانه‌های اجتماعی، مفهومی وجود دارد که براساس آن، افراد هم‌زمان تولیدکننده و مصرف‌کننده محتوا هستند. این الگو می‌تواند در حوزه شهر نیز مورد توجه قرار گیرد.

این استاد دانشگاه خاطرنشان کرد: شهروندی که خود را در قبال شهرش مسئول نداند، بیش از آنکه به شهر کمک کند، به آن آسیب می‌زند. تقویت هویت‌های محلی می‌تواند نقش مهمی در افزایش حس مسئولیت‌پذیری، نظارت اجتماعی و نگهداری از شهر داشته باشد. اگر بتوانیم نسبتی میان هویت‌های محلی در فضای مجازی و کالبد شهری ایجاد کنیم، به موفقیت‌های مهمی دست خواهیم یافت.



شوند، می‌توانند نقش مهمی در پیوند میان دانش، سیاست‌گذاری و زیست شهری ایفا کنند.

● نقش جشنواره‌های پژوهشی در مدیریت شهری

وی در بخش دیگری از صحبت‌های خود با تأکید بر نقش راهبردی جشنواره‌های پژوهشی در نظام علمی کشور گفت: فلسفه اصلی برگزاری جشنواره‌های پژوهشی، صرفاً ارزیابی یا رتبه‌بندی پژوهش‌ها نیست، بلکه این جشنواره‌ها زمانی اثربخش خواهند بود که بتوانند جریان‌های پایدار پژوهشی در دانشگاه‌ها و پژوهشگاه‌ها ایجاد کرده و آن‌ها را به سمت حل مسائل واقعی جامعه و شهر هدایت کنند.

وی با بیان اینکه لازم است به کلیت مفهوم جشنواره‌های علمی

شهروندی که خود را در قبال شهرش مسئول نداند، بیش از آنکه به شهر کمک کند، به آن آسیب می‌زند. تقویت هویت‌های محلی می‌تواند نقش مهمی در افزایش حس مسئولیت‌پذیری، نظارت اجتماعی و نگهداری از شهر داشته باشد. شرکت فعال شهروندان در اداره شهر، ارتباط مستقیمی با وضعیت روحی و روانی آن‌ها دارد. رویدادهای شهری، برنامه‌های فرهنگی و اجتماعی و جشنواره‌ها می‌توانند در افزایش نشاط اجتماعی مؤثر باشند، اما این موضوع نیازمند پژوهش دقیق درباره برداشت شهروندان و مدیران شهری از این رویدادهاست

توجه شود، افزود: جشنواره‌های پژوهشی اصولاً برای جهت‌دهی به فعالیت‌های علمی طراحی می‌شوند. اگر یک جشنواره به‌صورت مقطعی و بدون تداوم برگزار شود، نمی‌تواند جریان‌ساز باشد. تداوم برگزاری جشنواره‌هاست که به پژوهشگران این پیام را می‌دهد که یک مسئله، مسئله‌ای جدی، مستمر و اولویت‌دار است.

عضو هیئت علمی گروه ارتباطات دانشگاه تهران دانشگاه ادامه داد: جشنواره‌های پژوهشی با ایجاد رقابت علمی میان پژوهشگران، کیفیت پژوهش‌ها را ارتقا می‌دهند. پژوهشگران با انگیزه‌هایی که جشنواره‌ها ایجاد می‌کنند، به‌صورت هدفمندتر موضوعات پژوهشی خود را انتخاب کرده و سال به‌سال تلاش می‌کنند با کیفیت بالاتری به مسائل مشخص بپردازند. این موضوع در نهایت به شکل‌گیری جریان‌های علمی منسجم در دانشگاه‌ها منجر می‌شود.

سلیمانی با اشاره به ارتباط جشنواره‌های پژوهشی با نیازهای مدیریت شهری تصریح کرد: جشنواره‌ای که موضوع آن شهر و مسائل شهری است، باید بتواند مسائل مبتلا به مدیران شهری را شناسایی و آن‌ها را به زبان علمی ترجمه کند. بسیاری از مدیران و سیاست‌گذاران شهری با مشکلات و چالش‌هایی مواجه‌اند، اما گاهی قادر نیستند این مشکلات را در قالب یک «مسئله علمی» تعریف کنند. جشنواره‌های پژوهشی می‌توانند این خلأ را پر کنند.

وی افزود: در حوزه شهری، خوشبختانه رشته‌ها و حوزه‌های علمی متعددی از علوم انسانی گرفته تا مهندسی، معماری و شهرسازی با موضوع شهر درگیر هستند. با این حال، همواره این خطر وجود دارد که پژوهش‌های انجام‌شده فاقد جهت‌گیری مشخص برای حل مسائل واقعی شهر باشند. جشنواره‌های تخصصی با تعیین محورهای مسئله‌محور می‌توانند این پژوهش‌ها را به سمت نیازهای واقعی شهر هدایت کنند.

عضو هیئت علمی گروه ارتباطات دانشگاه تهران با اشاره به دیدگاه تاریخی درباره نسبت حاکمان و عالمان گفت: خواجه نظام‌الملک در «سیاست‌نامه» به نکته مهمی اشاره می‌کند و آن این است که اگر حاکمان به سراغ عالمان بروند، هم حکومت حفظ می‌شود و هم مسائل بهتر حل می‌شوند. جشنواره‌های پژوهشی در رویکرد جدید، می‌توانند مصداقی از رجوع مدیران شهری به جامعه علمی باشند و این امر از منظر حکمرانی شهری بسیار ارزشمند است.

سلیمانی با بیان اینکه سیاست‌های علمی نقش مهمی در شکل‌گیری جریان‌های پژوهشی دارند، اظهار کرد: این سیاست‌ها هم در جشنواره‌ها، هم در شوراهای عالی و هم در طراحی رشته‌ها و سرفصل‌های درسی نمود پیدا می‌کنند. برگزاری جشنواره‌های تخصصی در حوزه شهر می‌تواند به‌طور مستقیم بر دانشگاه‌ها و پژوهشگاه‌ها اثر بگذارد و اولویت‌های پژوهشی آن‌ها را تحت تأثیر قرار دهد.

وی در پاسخ به این سوال که با چنین مقدمه‌ای درباره نقش جشنواره‌ها، اگر بخواهیم به متن شهر بیاییم، به‌عنوان یک متخصص ارتباطات، مهم‌ترین مسئله تهران را چه می‌دانید؟ گفت: اگرچه مسائل کالبدی شهر همچنان اهمیت دارند، اما به نظر من بزرگ‌ترین چالش شهرهای امروز، تغییر ماهیت شهروندی است. بخشی از کنش‌هایی که پیش‌تر در کالبد فیزیکی شهر و در یک جغرافیای مشخص رخ می‌داد، امروز به فضای مجازی و شبکه‌های اجتماعی منتقل شده است؛ فضایی که فراتر از زمان و مکان عمل می‌کند.



محسن فلاح زواره

عضو هیأت علمی گروه مهندسی عمران
دانشگاه خوارزمی

پژوهش مطلوب بدون داده امکان پذیر نیست

پژوهش به مدیران شهری کمک می کند تا بر اساس داده های حقیقی الگوهای رفتاری جمعیت و معضلات شهری را بررسی کرده و بر اساس نظرات کارآمد شهر را مدیریت کنند. در واقع پژوهش در مدیریت ابر شهرها کلید تصمیم گیری هوشمند و توسعه پایدار است، اکوسیستمی که به گفته محسن فلاح زواره، عضو هیأت علمی گروه مهندسی عمران دانشگاه خوارزمی، برای اینکه به درستی کار کند، باید عرضه و تقاضا با هم هماهنگ شوند.

❑ **مهمترین موانع در این مسیر از نظر شما شامل چه مواردی است و منظور شما از عدم توازن عرضه و تقاضا در پژوهش شهری چیست؟**

توجه داشته باشید که مراکزی مانند مرکز مطالعات شهرداری تهران از نظر عرضه پژوهش وضعیت بدی ندارند، اما در بعد تقاضا، دستگاه های اجرایی باید به بلوغ لازم برسند. دستگاه اجرایی باید بتواند نیازهای واقعی خود را به درستی احصا کند. در حال حاضر، این احصای نیازهای پژوهشی در همه بخش ها به صورت یکسان انجام نمی شود و مدل مشخص و یکدستی ندارد. چون مدیران واحدهای مختلف، هم درک یکسانی از اهمیت پژوهش ندارند و هم همه نیازهایشان الزاماً از جنس پژوهش نیست.

❑ **به نظر شما این ناهماهنگی چه تبعاتی دارد و لازمه رسیدن نظام اجرایی به این بلوغ چیست؟**

برای اینکه اکوسیستم پژوهش به درستی کار کند، باید عرضه و تقاضا با هم هماهنگ شوند. بلوغ بخش عرضه پژوهش، تا حد زیادی وابسته به بلوغ و توانمندی بخش تقاضا است. اگر دستگاه های اجرایی فعال در بخش مدیریت شهری اگر بتوانند فضای کاری خود و مسائل موجود را به درستی درک کنند، می توانند سؤالات دقیق تری مطرح کنند و از دل آن، نیازهای پژوهشی مناسب تری استخراج شود. در این صورت، مرکز مطالعات هم می تواند پاسخ های دقیق ترو کاربردی تری ارائه دهد.

❑ **ارزیابی شما از وضعیت پژوهش و مطالعات در شهرداری تهران، به ویژه در مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران چیست و پژوهش چه جایگاهی در نظام تصمیم سازی مدیریت شهری تهران دارد؟**

شهرداری تهران مرکزی به نام مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران دارد که بخش ها و گروه های مختلفی در آن فعال هستند و در حوزه های متنوعی کارهای مطالعاتی و برنامه ریزی انجام می دهند. به نظر من، این مرکز از نظر توان کارشناسی و ظرفیت پژوهشی، انصافاً ظرفیت خوبی دارد و گزارش ها و خروجی های قابل قبولی هم در بخش های مختلف تولید می کند. در مجموع می توان گفت یک پتانسیل بالقوه جدی برای تولید کارهای پژوهشی و مطالعاتی مؤثر در این مرکز وجود دارد.

❑ **با وجود این ظرفیت ها، چرا خروجی های پژوهشی کمتر در حوزه شهری به مرحله اجرا می رسند؟**

یکی از چالش های اصلی، تبدیل نتایج مطالعات به اجرا و عمل است که کار ساده ای نیست. بخشی از این مسئله به ساختار تعریف مطالعات برمی گردد و بخش دیگر آن، ریشه ای ترو مرتبط با نظام عرضه و تقاضا در حوزه پژوهش است. پژوهش هم مانند هر محصول یا خدمتی که عرضه می شود، نیاز به مشتری دارد، یعنی باید دستگاه هایی باشند که برای نتایج پژوهش ارزش قائل شوند و به آن نیاز داشته باشند.



□ آیا می‌توان به صورت کمی این وضعیت را ارزیابی کرد و آیا نسبت عرضه پژوهش با میزان تقاضاها برابری می‌کند؟
خیر، واقعاً عدد مشخصی نمی‌توان ارائه داد، مثلاً اینکه بگوییم چند درصد از کارهای مرکز مطالعات مطلوب است یا میزان بلوغ تقاضای پژوهشی در شهرداری تهران چند درصد است. اما به طور کلی به نظر می‌رسد که ظرفیت عرضه پژوهش از ظرفیت تقاضا جلوتر است.

□ از چالش‌های مهم پژوهش در شهرداری تهران در بخش داده و دیتا است، آیا وجود این دو فاکتور را در ارابه پژوهش‌ها در حوزه مدیریت شهری موثر می‌دانید؟

بحث داده و دیتا یکی از مسائل کلیدی است. اساساً پژوهش خوب بدون داده امکان‌پذیر نیست. ما باید تصویر دقیقی از شرایط موجود داشته باشیم و این مستلزم تولید شاخص‌ها و داده‌های معتبر است. در حال حاضر، در حوزه داده با کمبودهای جدی مواجه هستیم یا داده‌ها تولید نمی‌شوند، یا شاخص‌ها به صورت نظام‌مند استخراج نمی‌شوند، یا نظام پایش مناسبی وجود ندارد.

□ آیا مشکل در این حوزه فقط کمبود داده است و آیا می‌توان گفت که تصمیمات کلان شهری در تهران بر داده‌های پژوهشی و شواهد علمی استوار است؟

نه، گاهی داده وجود دارد اما دسترسی به آن بسیار محدود است. مرکز مطالعات با دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی و اعضای هیأت علمی همکاری دارد، اما تقریباً همه پژوهشگران از این موضوع گلایه دارند که دستگاه‌ها داده‌های خود را در اختیار پژوهشگران قرار نمی‌دهند. هماهنگی برای دسترسی به داده‌ها معمولاً بر عهده کارفرماست و در اینجا نقش مرکز مطالعات بسیار پررنگ می‌شود.

برای اینکه اکوسیستم پژوهش به درستی کار کند، باید عرضه و تقاضا با هم هماهنگ شوند. بلوغ بخش عرضه پژوهش، تا حد زیادی وابسته به بلوغ و توانمندی بخش تقاضا است. اگر دستگاه‌های اجرایی فعال در بخش مدیریت شهری اگر بتوانند فضای کاری خود و مسائل موجود را به درستی درک کنند، می‌توانند سؤالات دقیق‌تری مطرح کنند و از دل آن، نیازهای پژوهشی مناسب‌تری استخراج شود

□ وضعیت دسترسی به داده‌ها در تعامل با نهادهای بیرون از شهرداری را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در مواردی که ذی‌نفعان خارج از بدنه شهرداری هستند، مانند پلیس یا سایر دستگاه‌های دولتی، جمع‌آوری داده بسیار دشوارتر می‌شود. گاهی با توجیهات امنیتی یا ملاحظات دیگر، امکان ارائه داده وجود ندارد یا تمایلی به اشتراک گذاری داده‌ها نیست. این موضوع باعث می‌شود تحلیل، تفسیر شرایط و برنامه‌ریزی مبتنی بر شواهد با مشکل جدی مواجه شود.

□ آیا همه مشکلات به ساختار و داده محدود می‌شود؟

خیر، یکی دیگر از آسیب‌شناسی‌های مهم، نبود باور و اعتقاد کافی به پژوهش در بدنه اجرایی است. گاهی دستگاه اجرایی، حتی به عنوان کارفرمای پژوهش، فاصله زیادی با نتایج پژوهشی می‌گیرد.

هزینه صرف می‌شود، داده خریداری می‌شود، تحلیل انجام می‌گیرد و برنامه تهیه می‌شود، اما در نهایت این برنامه‌ها مورد استقبال قرار نمی‌گیرند.

□ دلیل این بی‌توجهی به نتایج پژوهش چیست و تهران در مسیر شهر هوشمند با چه چالش‌های نهادی و یا فرهنگی مواجه است؟

معمولاً با توجیهات مکانی و زمانی مدیران همراه است. مدیر ممکن است بگوید اقتضای مدیریتی در شرایط فعلی این است که این برنامه اجرایی نیست یا در این مقطع امکان اجرا ندارد. این در حالی است که قاعده‌تاً وقتی نیاز پژوهشی اعلام شده و پژوهش انجام شده، یا باید از نتایج آن استفاده شود یا اگر اشکالی وجود دارد، پژوهش بازگردانده شود. اما در عمل، گاهی به دلایل سلیقه‌ای، نتایج پژوهش کنار گذاشته می‌شود.

□ جمع‌بندی شما از این آسیب‌شناسی چیست؟

به نظر من، برخورد با پژوهش و نتایج آن باید نظام‌مندتر شود و واز نهادهای بالادستی در این فرآیند به درستی مدیریت شود. پژوهش نباید صرفاً هزینه‌ای باشد که انجام می‌شود، بلکه باید در تصمیم‌سازی و اجرا نقش واقعی داشته باشد. اگر این چرخه اصلاح شود، می‌توان انتظار داشت پژوهش‌های شهری اثرگذاری بیشتری در مدیریت شهری تهران داشته باشند.



اسماعیل صالحی

استاد دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران

یک چراغ راه برای برنامه ریزان شهری

استاد دانشگاه تهران معتقد است که پژوهش های شهری به عنوان چراغ راهی برای مدیران و برنامه ریزان شهری عمل می کنند و نقشی بنیادین در تدوین برنامه های کلان و استراتژی های توسعه شهر ایفا می کنند. در این خصوص با اسماعیل صالحی، استاد دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران و عضو کمیته های پژوهشی فضای سبز و منظر و محیط زیست مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران گفتگویی داشتیم که در ادامه می خوانید:

فکر می کنید که آینده مدیریت شهری ایران بدون اتکا به

پژوهش به کدام سمت حرکت می کند؟

برای پاسخ به این سؤال باید ابتدا به نقش و اهمیت این مقوله در مدیریت شهری پرداخت. از این نظر پژوهش در مدیریت شهری نقشی حیاتی و کلیدی در توسعه و تعالی شهرها دارد. در دنیای امروز که شهرها با پیچیدگی های زیادی نظیر رشد جمعیت، مشکلات زیست محیطی و نیازهای رفاهی شهروندان روبرو هستند، تصمیم گیری های سلیقه ای و بدون پشتوانه علمی، جوابگو نخواهد بود. تصمیم گیری علمی و کاهش خطا توسط پژوهش میسر است. در واقع پژوهش ها به مدیران شهری کمک می کنند تا با اتکا به داده های واقعی و آمار دقیق، تصمیماتی هوشمندانه بگیرند. این امر از هدررفت منابع مالی و زمانی جلوگیری کرده و احتمال خطا در پروژه های بزرگ شهری را به حداقل می رساند. از طریق پژوهش، شناخت دقیق نیازهای شهروندان ممکن است. مدیریت شهری باید پاسخگوی نیازهای مردم باشد. پژوهش های میدانی و نظرسنجی های علمی، ابزارهایی هستند که اجازه می دهند مدیران درک درستی از خواسته ها، مشکلات و سطح رضایت مندی شهروندان داشته باشند و برنامه ریزی ها را متناسب با واقعیت های اجتماعی پیش ببرند.

پیش بینی آینده و برنامه ریزی راهبردی با پژوهش میسر است. چرا که شهرها موجودیتی پویا هستند و دائماً در حال تغییرند. پژوهش به مدیران کمک می کند تا روندهای آتی (مانند رشد

ترافیک، تغییرات اقلیمی یا مهاجرت) را پیش بینی کنند و قبل از وقوع بحران ها، راهکارهای لازم را بیندیشند.

اهداف مانند بهبود کارایی و بهره وری با استفاده از یافته های پژوهشی امکان پذیر است. برای مثال، پژوهش در حوزه حمل و نقل عمومی می تواند منجر به طراحی مسیرهای بهتر و کاهش ترافیک شود، که در نهایت بهره وری کل شهر را ارتقا می دهد.

زمینه های حل چالش های زیست محیطی و پایداری بدون تحقیق و مطالعه فراهم نمی شود. پژوهش در زمینه هایی مانند مدیریت پسماند، انرژی پاک و فضای سبز برای دستیابی به شهر پایدار بسیار ضروری است. شفافیت و پاسخگویی با اجرای فرایندهای پژوهشی محقق می شود. در واقع وقتی تصمیمات شهری بر پایه پژوهش و مستندات علمی باشد، مدیران می توانند به خوبی به مردم توضیح دهند که چرا یک طرح خاص اجرا شده است. این امر اعتماد عمومی را افزایش داده و فاصله بین مردم و مدیریت شهری را کاهش می دهد.

در مجموع، پژوهش چراغ راه مدیریت شهری است و بدون آن، شهرها دچار روزمرگی و بی نظمی خواهند شد.

چه اصلاح ساختاری برای تقویت نقش پژوهش در اداره

شهر ضروری است؟

برای تقویت نقش پژوهش در اداره شهر و حرکت به سوی مدیریت شهری علمی و مبتنی بر شواهد، چندین اصلاح ساختاری ضروری



است که می‌تواند کارایی و اثربخشی تصمیم‌گیری‌ها را به شدت افزایش دهد. در این راستا باید ساختار سازمانی شهرداری‌ها به گونه‌ای تغییر کند که معاونتی با عنوان معاونت پژوهشی و توسعه ایجاد و آن در رأس هرم تصمیم‌گیری قرار گیرد، نه در حاشیه. این معاونت باید به عنوان بازوی مشورتی مستقیم شهردار عمل کرده و حق وتوی علمی در پروژه‌های بزرگ را داشته باشد تا از اجرای طرح‌های بدون پشتوانه پژوهشی جلوگیری شود. همچنین تشکیل یک شورای عالی متشکل از نخبگان دانشگاهی، مدیران ارشد شهری و نمایندگان مردم می‌تواند مکمل این امر باشد. علاوه بر این تبدیل واحدهای پژوهشی سنتی به مراکز پویا و چابک که با دانشگاه‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان در ارتباط هستند مانند ایجاد مراکز با عنوان مرکز نوآوری و اندیشه شهری. این مراکز باید روی حل مسائل روزمره شهر (مانند ترافیک، پسماند و بحران‌های زیست‌محیطی) با رویکردی کاربردی تمرکز کنند.

پژوهش چراغ راه مدیریت شهری است و بدون آن، شهرها دچار روزمرگی و بی‌نظمی خواهند شد

اصلاح نظام بودجه‌ریزی نیز به باید به گونه‌ای باشد که تخصیص بودجه به پروژه‌های عمرانی و فرهنگی مشروط به ارائه «طرح پژوهشی توجیهی» و «ارزیابی اثرگذاری» گردد. این امر باعث می‌شود مدیران ملزم به استفاده از داده‌ها و آمار دقیق قبل از هر اقدامی باشند. ایجاد یک ساختار فنی و مدیریتی برای تجمیع داده‌های تمامی سازمان‌ها و مناطق شهرداری در یک پلتفرم مرکزی و تکمیل سامانه یکپارچه داده‌های شهری برای پشتیبانی از فرایندهای مطالعاتی نیز بسیار ضروری است. دسترسی به این داده‌های کلان به پژوهشگران اجازه می‌دهد تا با تحلیل دقیق، راهکارهای واقع‌بینانه‌تری برای مدیریت شهر ارائه دهند.

❑ **مهم‌ترین مسئله شهری تهران که امروز نیازمند پژوهش فوری و عمیق است، از نظر شما کدام است و به نظر شما در سال آینده، چه موضوعات پژوهشی باید در اولویت مطالعات شهری قرار گیرد؟**

به نظر من برای سال آینده، موضوعات پژوهشی که به ترتیب باید در اولویت مطالعات شهری قرار گیرند، عبارتند از: اولین مورد باید توسعه پایدار حمل‌ونقل عمومی و کاهش آلودگی هوا مورد

توجه قرار گیرد. (با توجه به بحران‌های محیط زیستی، پژوهش‌ها باید به دنبال راهکارهای نوین برای توسعه مترو، اتوبوس‌رانی و حمل‌ونقل پاک و همچنین مدیریت تقاضای سفر باشند). دومین مورد، مدیریت بحران و مقاوم‌سازی شهری است. با توجه به موقعیت لرزه‌خیز تهران، مطالعات مربوط به بازآفرینی بافت‌های فرسوده، افزایش تاب‌آوری زیرساخت‌ها و مدیریت بحران در زمان وقوع زلزله از اولویت بالایی برخوردار است. سومین مورد باید به هوشمندسازی و شهر هوشمند پرداخته شود. در این خصوص استفاده از فناوری‌های نوین و داده‌های کلان برای مدیریت ترافیک، مصرف انرژی و بهبود خدمات شهری از اهمیت بسزایی برخوردار است.

چهارمین مورد بحث مدیریت منابع آب و خاک است. با توجه به بحران آب، پژوهش‌های مربوط به مدیریت مصرف آب در فضای سبز شهری، بازیافت آب‌های خاکستری و توسعه فضاهای سبز با نیاز آبی کم بسیار حیاتی است.

از نظر شما پژوهش‌های شهری چگونه می‌تواند در تدوین برنامه‌های کلان و استراتژی توسعه شهر نقش داشته است؟ پژوهش‌های شهری به عنوان چراغ راهی برای مدیران و برنامه‌ریزان شهری عمل می‌کنند و نقشی بنیادین در تدوین برنامه‌های کلان و استراتژی‌های توسعه شهر ایفا می‌کنند. این پژوهش‌ها با تکیه بر داده‌های دقیق و تحلیل‌های علمی، از تصمیم‌گیری‌های سلیقه‌ای جلوگیری کرده و اطمینان حاصل می‌کنند که منابع شهری، بهینه‌ترین شکل ممکن مصرف شوند.

باید در درجه اول به شناسایی دقیق مشکلات و نیازها (با تشخیص درست) پرداخته و پیش از هر برنامه‌ریزی، باید وضعیت موجود به درکی دقیق تبدیل شود. پژوهش‌های شهری با استفاده از روش‌های علمی، نقاط ضعف، قوت، فرصت‌ها و تهدیدهای شهر را شناسایی می‌کنند. برای مثال، بررسی ترافیک، میزان نابرابری در توزیع خدمات عمومی، یا وضعیت بافت‌های فرسوده، داده‌های واقعی را در اختیار تصمیم‌گیرندگان قرار می‌دهد تا استراتژی‌ها بر اساس واقعیت‌های ملموس و نه گمانه‌زنی‌ها شکل بگیرند. از آنجا که شهرها موجودیت‌های پویایی هستند و با تغییرات جمعیتی و مهاجرت، دائماً در حال تحول‌اند؛ پژوهش‌های شهری با تحلیل روندهای جمعیتی، ساختار سنی، میزان مهاجرت‌پذیری و الگوهای فرهنگی شهروندان، به برنامه‌ریزان کمک می‌کنند تا برنامه‌های کلانی تدوین کنند که پاسخگوی نیازهای جمعیتی فعلی و آینده باشند.



موسی عنبری

عضو هیات علمی دانشگاه تهران

تعامل پژوهشگران با مدیریت شهری انکارناپذیر است

موسی عنبری عضو هیات علمی دانشگاه تهران و سرداور محور حکمرانی و مدیریت شهری درباره آثاری که به هفدهمین جشنواره بین المللی پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری ارسال شده، گفت: موضوع اصلی جشنواره امسال پژوهش و نوآوری در حوزه های شهری است که منطقاً بحث معماری و شهرسازی در اولویت قرار می گیرد بنابراین بیشترین آثاری هم که به دبیرخانه جشنواره رسیده، در همین زیر مجموعه است. رتبه بعدی مربوط به حکمرانی شهری و موضوعات اجتماعی شهری است که بیشترین آثار ارسالی را داشت. همچنین مباحث مربوط به محیط زیست در خدمات شهری، پدافند غیرعامل، امور عمرانی و بحران های شهری موضوعاتی هستند که به صورت یکسان شرکت کننده داشت. اما اگر بخواهم حوزه های که بیشترین استقبال را داشت عنوان کنم همان موضوعات معماری و شهرسازی است که جهت گیری آنها نوآوری و سپس کارآمدی و کاربردی بودن آن پژوهش و نوآوری در حوزه شهری است، بدین ترتیب پژوهش هایی برتر هستند که یک ایده خلاقانه و جدید را کاربردی و قابل استفاده کرده باشد. به طوری که شهرداری بتواند این ایده ها را مبنا قرار دهد و در حوزه های سازمانی و کاربردی از آنها استفاده کند.

شهر را خود به خود کنترل ناپذیر کرده و آسیب های اجتماعی فرهنگی و حتی اقتصادی ایجاد می کند. باید شهرداری که متولی اصلی سیمای کالبد و عمران شهر هست این موضوع را در اولویت فعالیت هایش قرار دهد تا بتواند جلوی بروز بحران ها و آسیب ها در حوزه های فرهنگی و اجتماعی را بگیرد. وی اهمیت برگزاری چنین جشنواره هایی را ایجاد پل ارتباطی مدیریت شهری با پژوهشگران دانست و توضیح داد: می توان از طریق این جشنواره ها محققان و پژوهشگران را شناسایی و ارتباط و تعامل آنها با سازمان های مرتبط را بیشتر کرد. بدین ترتیب افرادی که صاحب نظر و ایده و قلم به دست هستند، به مدیران شهری معرفی می شوند و این رفت و برگشت بین نخبگان دانشگاهی و مدیران و عاملان اجرایی هم افزایی موثری ایجاد می کند که سبب مدیریت بهتر با کیفیت بهتر در سطح شهر می شود. سرداور محور حکمرانی و مدیریت شهری گفت: نتایج این جشنواره هایی که تاکنون برگزار شده، تاثیر زیادی بر کیفیت فعالیت در مدیریت شهرداری تهران داشته است. به طور دقیق نمی توان میزان تاثیرگذاری آن را مشخص کرد ولی طی دوره های ۵ یا ۱۰ ساله می توان نتیجه عملی شدن پروژه های نوآوری و پژوهشی را در مدیریت شهری دید.

او معیار اصلی و محوری برای امتیازدهی به پژوهش ها و در نهایت انتخاب آنها به عنوان کارهای برگزیده و شایسته تقدیر هفدهمین جشنواره بین المللی پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری را ارتقا سطح پژوهش در شهرداری و پررنگ کردن موضوع نوآوری در حوزه مطالعات شهری عنوان کرد. این استاد دانشگاه با اشاره به بررسی مقالات و پژوهش های حوزه حکمرانی شهری و روستایی گفت: می توان امید داشت اگر بهره روری از این پژوهش ها در حوزه مدیریت شهری ارتقاء نسبی کند، این جشنواره به هدف خود رسیده است، اما مدیریت شهری در کلانشهرهایی مثل تهران چالش های فراوانی دارد. به عقیده عنبری، مهمترین چالش شهر تهران کنترل ناپذیری بسیاری از مسائل، مشکلات و ریسک هاست چرا که به دلیل گستردگی، بزرگی و رشد روزافزونی که دارد، این مسائل و مشکلات در بیشتر موارد کنترل ناپذیر شده و باعث افزایش آسیب پذیری در حوزه های مختلف شهری می شود. برای نمونه، بحران آب و بحران های محیط زیستی از مسائلی است که همه مناطق شهر تهران با آن روبروست و بحران هایی مثل آلودگی هوا، ترافیک و بحث های خدمات شهری در اولویت های بعدی مطرح می شوند. اما مهمترین مساله همان آسیب پذیری محیطی و کالبدی شهر تهران است که



مهدی قطعی

عضو هیات علمی دانشگاه امیرکبیر

یک درخواست از کارشناسان و مدیران شهری

عضو هیات علمی دانشگاه امیرکبیر از کارشناسان و مدیران شهرداری یا سازمان‌های مرتبط با امور شهری درخواست کرد از افرادی که جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری شرکت کرده‌اند، حمایت کنند. مهدی قطعی عضو هیات علمی دانشگاه امیرکبیر و سرداور محور هوش مصنوعی در سیاستگذاری و مدیریت شهری گفت: امروزه کشورهایی که در حوزه شهر هوشمند فعالیت نکنند از توسعه عقب می‌مانند. ما هم در ایران از دهه ۸۰ در حوزه حمل و نقل هوشمند با همکاری شرکت کنترل ترافیک تهران کار کردیم که الان جز سرمایه کشور است. بیشتر سامانه‌های هوشمند حمل و نقلی از شهر تهران شروع شد و بعداً به شهرهای مختلف رفت.

قطعی ادامه داد: بعضی از مقالاتی که انتخاب شد در حوزه پیش بینی زلزله، کاهش آلودگی آب و هوا، حل معضلات ترافیک، کاهش مصرف سوخت و پردازش تصاویر ماهواره‌ای بودند که همگی این قابلیت را دارند، شهر تهران و شهرهای دیگر را متحول کنند. البته بعضی موارد نیازمند پشتیبانی‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری است. امیدواریم با حمایتی که دولت و شهرداری انجام می‌دهد، بیشتر این پروژه‌ها به نتیجه برسد.

او اظهار امیدواری کرد که در سال‌های آینده بتوان خروجی این جشنواره را در شهر تهران دید و گفت: مواردی در شهر تهران وجود دارد که روزی جزو آرزوهایمان بود ولی الان به صورت اجرایی و پیاده‌سازی شده داریم مثلاً وقتی سیستم بی‌آرتی شهر تهران در حال راه‌اندازی بود، عده‌ای این باور را نداشتند که شهر تهران می‌تواند یک سیستم پیشرفته اتوبوس محور داشته باشد اما الان آنقدر بدیهی شده که از آمار بسیار بالای حمل و نقل بی‌آرتی فارغ می‌شویم. یا به صورت مشابه پروژه‌هایی که در حوزه حمل و نقل هوشمند، اینترنت اشیا، پارکینگ هوشمند، مدیریت ترافیک و مدیریت انرژی هر روز بیشتر از دیروز در حال گسترش است و این جشنواره حتماً نقش مهمی در به‌شناساندن جنبه‌های جدیدتر این حوزه‌ها به مدیران، کارشناسان و بدنه عمومی و مردمی دارد

او درباره حوزه هوش مصنوعی در هفدهمین جشنواره بین‌المللی پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری گفت: در این جشنواره با توجه به اهمیتی که هوش مصنوعی در مدیریت شهری دارد، این حوزه به عنوان یکی از حوزه‌های استراتژیک در نظر گرفته شد و فراخوان مقاله داشت و یکی از پرتعدادترین محورهایی بود که از طرف جمع مختلفی از مجامع دانشگاهی و صنعتی مورد توجه قرار گرفت. بیش از ۸۹ اثر به جشنواره در این حوزه ارسال شد که از میان آنها هم تعداد نسبتاً خوبی حائز شرایط ویژه بود. عضو هیات علمی دانشگاه امیرکبیر درباره روند ارزیابی آثار ارسالی نیز توضیح داد: در سه سطح آثار بررسی شد. نخست به غنای علمی و اهمیت آن در حوزه هوشمندسازی شهری توجه شد، دوم کاربردی و اجرایی بودنش برای شهر و شهرداری تهران و سوم اینکه این موارد چقدر قابلیت گسترش و بومی‌سازی به شهرهای دیگر کشور دارد. براساس این سه محور به همراه ۲۸ نفر از اعضای هیئت علمی دانشگاه‌های مختلف ایران مقالات بررسی و بهترین آثار انتخاب شد که این آثار شامل رساله‌های دکترا، پایان‌نامه کارشناسی ارشد از دانشکده‌های مهندسی صنایع، برق، عمران، شهرسازی و کامپیوتر داشتیم که نشان می‌داد هوش مصنوعی به یک دانشگاه و گروه خاص وابسته نیست.

در تمام قسمت‌های حوزه شهر هوشمند می‌توان با بهره‌گیری از امکانات هوش مصنوعی گنجینه عظیمی از دانش نسل‌های قدیم‌تر را در کنار آینده نگری هوش مصنوعی تجمیع کنیم تا بتوانیم هم پیش بینی کنیم هم نظارت و هم در زمانی که نیاز به تصمیم بر خط داریم سریع اقدام کنیم

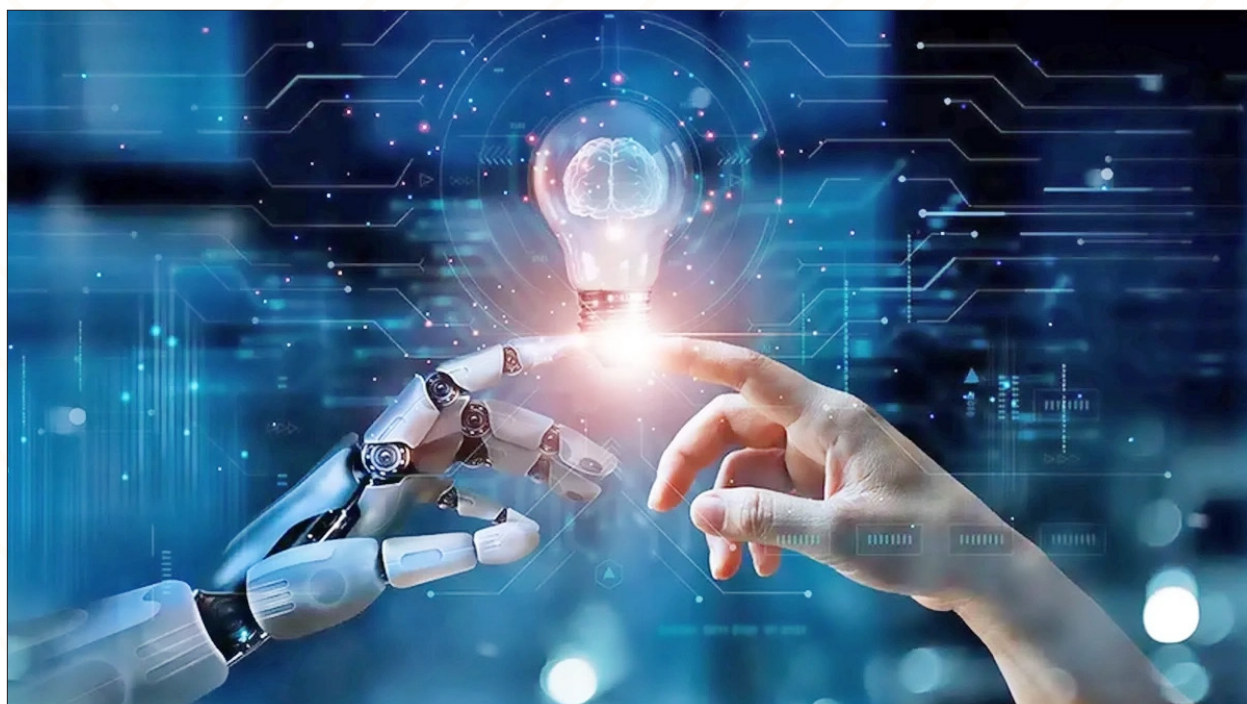
پیدا کرده است. گرچه انتظارم بر این بود که حتی آمار امسال به ۱۰ هزار اثر برسد و تصور می‌کنم به دلیل مشکلات مربوط به قطع اینترنت، جنگ و موارد مشابه به این تعداد رسید. اما آینده جشنواره کاملاً روشن هست. او اظهار نگرانی کرد که مبادا آثار برگزیده‌ای که در این جشنواره به دست می‌آید، از سوی مدیریت شهری به فراموشی سپرده شود و برای پیگیری و اجرایی شدن آنها، اقدامات لازم انجام نشود. قطعی گفت: از همه کسانی که در بدنه کارشناسی و بدنه مدیریتی در شهرداری یا سازمان‌های مرتبط با امور شهری مثلاً در وزارتخانه‌های راه و شهرسازی، صنایع، نیرو و غیره فعالیت می‌کنند، می‌خواهم صمیمانه از افرادی که در این جشنواره شرکت کرده‌اند، حمایت کنند، با پروژه‌ها و پژوهش‌ها آشنا شوند و آنچه را که می‌توانند، در سازمان و مجموعه خودشان پیگیری کنند تا به نتیجه برسد و کشور عزیزمان یک مرحله جلوتر برود.

تا خودشان هم در این زمینه بتوانند ایده پردازی و نقش مهمی در پیاده‌سازی و پیگیری برای اجرای آنها ایفا کنند.

او درباره چگونگی کمک هوش مصنوعی به انسان در زندگی امروز نیز توضیح داد: علی‌رغم اینکه انسان اشرف مخلوقات است اما باید بپذیریم که محدودیت دانش؛ پردازش و محدودیت تصمیم‌گیری دارد که با استفاده از هوش مصنوعی می‌تواند یک هوش گلوبال یا یک هوش سراسری را برای حل معضلات تصمیم‌گیری در مسائل شهری به خدمت بگیرد.

وی افزود: در تمام قسمت‌های حوزه شهر هوشمند می‌توان با بهره‌گیری از امکانات هوش مصنوعی گنجینه عظیمی از دانش نسل‌های قدیم‌تر را در کنار آینده نگری هوش مصنوعی تجمیع کنیم تا بتوانیم هم پیش بینی کنیم هم نظارت و هم در زمانی که نیاز به تصمیم بر خط داریم سریع اقدام کنیم. در نتیجه می‌توان خیلی سریع جلوی سوانح و تصادفات را گرفت. می‌توانیم قبل از وقوع زلزله یا حتی حملات سایبری اقدامات مناسب را انجام دهیم. می‌توان با استفاده از هوش مصنوعی بخش زیادی از هدر رفت منابع مختلف را کنترل کرد تا یک آینده روشن‌تر در همه زمینه‌های مرتبط با شهر و شهر هوشمند ایجاد شود.

او درباره آثار ارسالی به جشنواره نیز گفت: امسال شاهد افزایش تعداد آثار دریافتی در جشنواره بودیم که حدود ۱۸۰۰ اثر بود و نسبت به سال گذشته که حدود ۱۴۰۰ اثر دریافت شد، افزایش چشمگیری داشته و نشان می‌دهد این جشنواره جایگاه خود را





نغمه میرمیری دینان

عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی

انرژی‌های تجدیدپذیر موضوع جدی جشنواره امسال

عضو شورای عالی محیط زیست گفت: انرژی‌های نو و تجدیدپذیر موضوع مورد توجه پژوهشگرانی بود که آثار خود را به دبیرخانه هفدهمین جشنواره بین‌المللی پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری ارسال کردند. نغمه میرمیری دینان، عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی و سرداور محور انرژی و محیط زیست و مسئول بخش انرژی و محیط زیست هفدهمین جشنواره بین‌المللی پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری گفت: محیط زیست ماهیت بین‌رشته‌ای دارد و حیطه وسیعی را دربرمی‌گیرد. حدود ۱۶۰ اثر اعم از پایان‌نامه و رساله، مقاله، کتاب، مقالات خارجی و طرح‌های نوآورانه به دبیرخانه ارسال و هراتر توسط دو داور، داوری شد و به هرکدام بین صفر تا صد امتیاز تعلق گرفت.

پرطرفدار بود. همین‌طور راجع به تصفیه آب و فاضلاب، آلودگی صوتی، شهر پایدار، چگونگی کنترل تغییرات کاربری نابجا در شهر و فضای سبز شهری نیز مقالات خوبی ارائه شد. میرمیری دینان با اشاره به ۱۲ نفر داور بخش محیط زیست، توضیح داد: تخصص این داوران گوناگون بود. از متخصصان آلودگی آب و هوا، خاک و صدا تا متخصصین فاضلاب شهری و فضای سبز و شهرسازی که هریک با توجه به مسائل محیط زیست، برنامه‌ریزی شهری، مدیریت و آموزش محیط زیست آثار را داوری کردند.

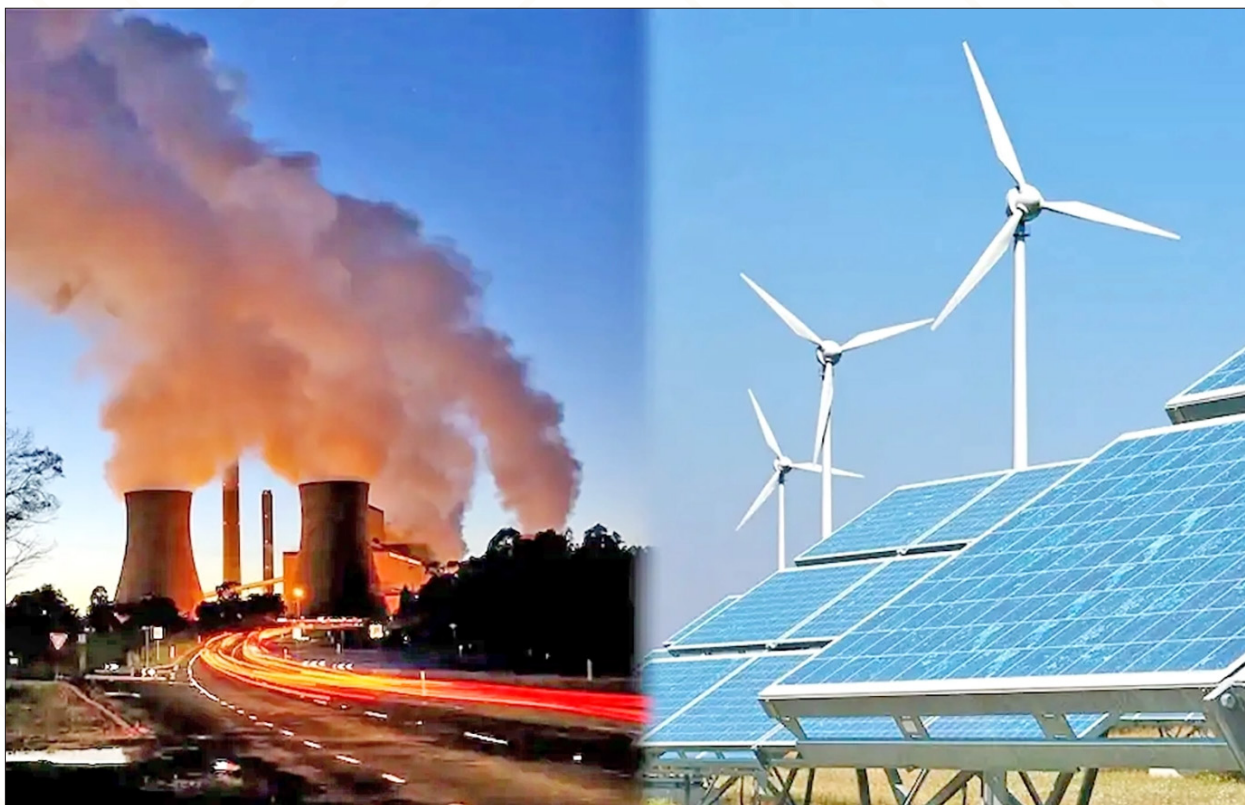
او درباره اینکه چقدر نوآوری در پژوهش‌ها و مقالات مد نظر داوران قرار گرفت و چقدر این طرح‌ها کاربردی بودند، نیز گفت: در داوری اینکه چقدر طرح‌ها کاربردهای نوآورانه دارد و آیا واقعا در حیطه حل معضلات شهری قابلیت به کارگیری دارد، مهم بود و در امتیاز دهی داوران مد نظر قرار گرفت. می‌توان گفت همه آثار برگزیده جزو آثاری بودند که به شناخت و حل چالش‌های امروز شهر تهران می‌پرداختند.

عضو شورای عالی محیط زیست معتقد است که محیط زیست بستر توسعه است و همه به این امر واقفند تهران در بستری شکل گرفته و گسترش پیدا کرد که ظرفیت لازم برای تامین مایحتاج و نیازهای اولیه محیط زیستی این میزان از جمعیت را نداشت.

او در ادامه گفت: امسال توسعه انرژی نو خیلی پررنگ بود بود همان‌طور که همه می‌دانند، کشور دچار ناترازی انرژی است و در سالهای گذشته، توجه به انرژی‌های نو مغفول مانده و حالا در این باره، بستر خیلی خوبی در شهرها وجود دارد بویژه در شهر تهران که با توجه به موقعیت اقلیمی و نوع ساختمان‌ها که دارای پشت بام هستند سبب می‌شود بتوان استفاده از انرژی خورشیدی را توسعه داد.

این استاد دانشگاه با بیان اینکه در حال حاضر سهم انرژی‌های نو در سبد انرژی کشور حدود یک درصد بوده و قرار است به زودی به پنج درصد افزایش پیدا کند، ادامه داد: منازل مسکونی، اداره‌ها، ساختمان و نهادهایی که در شهر تهران قرار دارند؛ همگی این پتانسیل را دارند که پنل‌های خورشیدی را روی پشت بام نصب کنند. خوشبختانه مقالات و طرح‌های پژوهشی خوبی در این زمینه و برای رفع ناترازی ارسال شده است.

عضو هیات علمی پژوهشکده علوم محیطی دانشگاه شهید بهشتی، آلودگی هوا را یکی دیگر از معضلاتی زیست محیطی دانست که شهر با آن روبرو است و گفت: مقالات بسیار زیادی در زمینه آلودگی هوا داشتیم که در آنها راهکارهای خوبی برای کنترل آلودگی هوا پیشنهاد شده بود. این محور هم جزو محورهای



محیط زیست بستر توسعه است و همه به این امر واقفند تهران در بستری شکل گرفته و گسترش پیدا کرد که ظرفیت لازم برای تامین مایحتاج و نیازهای اولیه محیط زیستی این میزان از جمعیت را نداشت

را افزایش بدهیم یا آنچه از سوخت‌های فسیلی به سمت سوخت پاک برویم مثلاً استفاده بیشتر از ماشین‌های برقی یا هیدروژنی که واقعا می‌تواند معضل آلودگی هوای تهران را تا حدود زیادی حل کند.

مبرقعی دینان درباره اینکه چطور می‌توان بین پژوهش‌های دانشگاهی و تجربه‌های میدانی ارتباط ایجاد کرد نیز گفت: مدیریت شهری و تصمیماتی که می‌گیرند بسیار مهم است. به این معنا که داوران که از اساتید دانشگاه‌ها هستند طرح‌ها را داوری می‌کنند و مدیران شهری در روز جشنواره حضور دارند و این تعامل در این جشنواره شکل می‌گیرد. به هر حال تجاری که مدیران شهری دارند، بخش دانشگاهی ندارد و این تعامل موثر می‌تواند خلا هر دو بخش را پر کند. با توجه به عمر ۱۷ ساله جشنواره می‌توان امیدوار بود که نقش موثری در کمک به مدیریت شهری داشته باشد.

جمعیت تهران بالغ بر ۹ میلیون نفر است که به طور متوسط هر نفر روزانه تقریباً ۲۰۰ لیتر آب مصرف و حدوداً ۷۰۰ گرم پسماند تولید می‌کند. وقتی به زیرساخت‌ها، منابع تامین آب و کنترل مدیریت پسماند نگاه می‌کنیم می‌بینیم همزمان با گسترش شهر این زیرساخت‌ها به اندازه رشد نکرده است. پس هراکارای که بتواند برای حل مشکلات محیط زیستی بویژه آلودگی هوای تهران که اثرات زیادی بر سلامت شهروندان دارد، کمک کند، مورد توجه است.

به گفته او در ارزیابی‌های انجام شده در رابطه با نگرانی‌های مردم، بعد از مسائل امنیتی، مسائل محیط زیستی رده دوم را به خود اختصاص داده است.

مبرقعی گفت: گرچه امید داریم که بتوان راهکارهایی در رابطه با حل معضلات زیست محیطی داشته باشیم اما معتقدم مثلاً برای حل معضل آلودگی هوای تهران که بخش عمده اش به حمل و نقل وابسته است فقط این نیست که یک اختراع یا اکتشافی داشته باشیم برای کنترل آلودگی هوا و یا اینکه فکر کنیم باید صبر کنیم تا باد و باران بیاد. ما می‌دانیم معضل چیست. معضل آلودگی هوای تهران، سوخت نامناسب، تعداد بالای خودرو و عدم همخوانی و مطابقت ظرفیت محیط زیستی شهر است با آنچه بارگذاری شده که یا باید مقدار بارگذاری را کم کنیم یا ظرفیت شهر



سید محمود مصباح

عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر

نهادینه کردن پژوهش؛ از باور مدیران تا سازوکارهای قانونی

شهرداری تهران به عنوان سازمانی انباشته از تجربه، با حجم عظیمی از پژوهش‌ها و پروژه‌های انجام‌شده روبه‌روست که می‌تواند هم فرصتی مغتنم و هم چالشی جدی برای تصمیم‌گیری‌های آینده باشد. دکتر سید محمود مصباح، عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر، با مرور تجربه خود در کمیته‌های پژوهشی مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، از ضرورت ساماندهی این گنجینه، لزوم آینده‌نگری در تحقیقات شهری، تخصیص بودجه‌های هدفمند و مهم‌تر از همه، پشتیبانی بلندمدت مدیران از طرح‌های پژوهشی می‌گوید. آنچه در ادامه می‌آید، روایت دیدگاه‌های او درباره مسیر دشوار اما ضروری نهادینه‌سازی پژوهش در مدیریت کلان‌شهر تهران است.

باشد؛ یعنی بتواند نیازهای یک سال بعد یا حتی بیشتر را پیش‌بینی کند و برای آن راهکار ارائه دهد. «تحقق چنین هدفی، نیازمند دو پیش‌شرط اساسی است: نخست، پذیرش دیدگاه بلندمدت در مدیریت و دوم، تخصیص بودجه کافی. بودجه پژوهش را باید نه به عنوان «هزینه»، که به مثابه «سرمایه‌گذاری» در نظر گرفت. سرمایه‌گذاری‌ای که بازدهی آن اگرچه فوری نیست، اما در بلندمدت با هدفمند کردن پروژه‌های عظیم و جلوگیری از خطاهای پرهزینه، خود را نشان می‌دهد. با این حال، گاه مهم‌ترین مانع بر سر راه پژوهش، «باور» مدیران است. وی تأکید کرد: اگر مدیری به نقش پژوهش در پیشرفت کار و کاهش هزینه‌ها باور نداشته باشد، در عمل پژوهش را به حاشیه خواهد راند. ممکن است در ظاهر از آن حمایت کند، اما در تصمیم‌گیری‌های نهایی، پژوهش را نادیده بگیرد. اینجاست که پژوهش به کاری تشریفاتی تبدیل می‌شود.

در سازمانی با هزاران حوزه تخصصی، تعیین اولویت‌های پژوهشی یکی از حساسترین وظایف است. مصباح با تأکید بر اهمیت «تشخیص درست مسئله» می‌گوید: «اگر صورت مسئله را درست تشخیص دهیم، می‌توانیم ادعا کنیم نیمی از راه را طی کرده‌ایم. اما اگر اولویت‌ها را اشتباه شناسایی کنیم، پژوهش نه تنها راهگشا

مصباح با اشاره به سال‌ها فعالیت خود در مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران گفت: به خاطر دارم که تعریف یک پروژه جدید که در گذشته نمونه‌ای نداشته باشد، کاری فوق‌العاده دشوار بود. گویی در هر حوزه‌ای که فکر می‌کردیم، پیش از ما پژوهشی انجام شده بود. این انباشت دانش و تجربه، اگرچه ارزشمند است، اما بی‌سامانی آن می‌تواند به تکرار و هدررفت منابع بینجامد. به باور او، نخستین گام برای استفاده بهینه از این سرمایه، ایجاد دسترسی آسان و هوشمند به سوابق پژوهشی است. ایشان در این باره مثالی می‌زند: «فردی را در نظر بگیرید که می‌خواهد در حوزه حمل‌ونقل طرحی نو ارائه دهد. طبیعی است که با انبوهی از پژوهش‌های انجام‌شده در موضوعات گوناگون این حوزه روبه‌رو می‌شود. اما نکته‌ای که شاید از همه حیاتی‌تر باشد، عنصر «زمان» در پژوهش است. پژوهش اصیل و اثرگذار را نمی‌توان در قالب زمان‌بندی‌های اداری و فشرده گنجاند. اگر به پژوهشگر بگوییم موضوعی پیچیده را ظرف یک هفته بررسی کند، باید از پیش بدانیم که حاصل کار، چیزی جز شتابزدگی و سطحی‌نگری نخواهد بود. برای آنکه پژوهش بتواند در مسیر مدیریت شهری ثمربخش باشد، باید از قید نیازهای روزمره فراتر رود و نگاهی به افق‌های دورتر داشته باشد. مصباح بر این باور است که «پژوهش باید آینده‌نگر

نیست، که خود به عاملی برای ائتلاف منابع تبدیل می‌شود.» فعال تر شدن کمیته‌های پژوهشی تخصصی می‌تواند نقش مؤثری در جهت‌دهی صحیح به پژوهش‌ها و مدیریت مؤثر بودجه‌ها ایفا کند.

به باور مصباح؛ برای اینکه بفهمیم پژوهش در شهر تهران باید روی چه موضوعاتی متمرکز شود، نیاز به یک طرح پژوهشی مستقل داریم. گروهی از پژوهشگران و سیاست‌گذاران باید با تکیه بر داده‌ها و شاخص‌های گوناگون، این اولویت‌ها را شناسایی کنند. خود این فرآیند، کاری زمان‌بر و نیازمند دقت است.

● شجاعت انجام کارهای جدید در شهر

یکی از موانع رشد و نوآوری، ترس از تجربه‌های تازه است. مصباح با ذکر مثالی به این موضوع پرداخت: در حوزه حمل‌ونقل، اسکوئر برقی می‌تواند برای شهرهای بزرگی مثل تهران راهگشا باشد. ولی ما معمولاً منتظر می‌مانیم تا این طرح ابتدا در شهرهای دیگر دنیا اجرا شود، آزمون و خطاهایش را پشت سر بگذارد و بعد ما به سراغ آن برویم. در حالی که می‌توانیم با اجرای آزمایشی در یک یا دو منطقه، خودمان امکان‌سنجی را انجام دهیم و در صورت موفقیت، آن را گسترش دهیم. او در عین حال هشدار داد که تجربه اولیه بسیار تعیین‌کننده است. شکست در مراحل اولیه، می‌تواند اعتماد را برای همیشه از بین ببرد. آنچه در این میان اهمیت مضاعف دارد، «ثبات مدیریتی» است. به گفته مصباح، ما به مدیرانی نیاز داریم که در بلندمدت از پژوهش‌ها و طرح‌های اجرایی پشتیبانی کنند. طرحی که هر چند وقت یک بار با تغییر مدیر متوقف شود، هیچ گاه به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.

● آینده بدون پژوهش

اگر پژوهش را از سازمان‌ها حذف کنیم، چه برسر مدیریت شهری می‌آید؟ مصباح پاسخ روشنی به این پرسش می‌دهد: در آن صورت، ما ناگزیریم که منتظر بمانیم تا دیگران برایمان تصمیم بگیرند. باید ببینیم در کشورهای دیگر چه می‌کنند، بعد همان را با تأخیر پیاده کنیم. این یعنی عقب‌ماندگی دائمی. پژوهش به ما امکان می‌دهد که پیشرو باشیم و متناسب با شرایط بومی خودمان، راه‌حل‌های مبتکرانه تولید کنیم. این مهم جز با نگاه بلندمدت و پرهیز از طرح‌های زودبازده میسر نمی‌شود. مصباح همچنین خاطرنشان کرد که مدیران لزومی ندارد خود پژوهشگر باشند، بلکه می‌توانند از ظرفیت پژوهشگران متخصص بهره ببرند.

● جذب ایده و مشارکت نخبگان

برگزاری مسابقات و جشنواره‌های ایده‌پردازی، یکی از روش‌های مرسوم برای جذب مشارکت عمومی است. اما موفقیت این روش، در گرو «اعتمادسازی» است. شرکت‌کننده باید مطمئن باشد که ایده‌اش دزدیده نمی‌شود، داوری عادلانه است و در صورت پذیرش، حمایت واقعی از آن صورت می‌گیرد. مصباح به نمونه‌های موفق چون «کنفرانس ترافیک تهران» و «جشنواره پژوهش و نوآوری مدیریت شهری» اشاره می‌کند که به دلیل تداوم و سابقه طولانی، توانسته‌اند اعتماد عمومی را جلب کنند.

نباید انتظار داشت که یک پژوهش، به تنهایی و ناگهان شهر را دگرگون کند. مصباح اثرگذاری پژوهش را فرآیندی تدریجی می‌داند: «همین که یک طرح پژوهشی بتواند گوشه‌ای از مشکلات شهری را بهبود بخشد و این بهبود استمرار داشته باشد، یعنی ما در مسیر درستی گام برداشته‌ایم. پیشرفت واقعی حاصل گام‌های کوچک، مستمر و هم‌جهت است. گام‌های بزرگ اما ناهماهنگ، ممکن است یکدیگر را خنثی کنند و به ائتلاف سرمایه‌های ارزشمند بینجامند.»

● پیوست اجتماعی پروژه‌ها

اجرای هر طرحی در شهر، بی‌تأثیر بر زندگی شهروندان نیست. مصباح با ذکر مثالی ساده بر اهمیت «پیوست اجتماعی» تأکید کرد: فرض کنید می‌خواهیم مسیر یک خط اتوبوس را تغییر دهیم. پیش از هر اقدامی باید بررسی کنیم که کسانی از این تغییر متضرر می‌شوند؟ زندگی چه تعداد از افراد تحت تأثیر قرار می‌گیرد؟ به باور او، ارزیابی پیامدهای اجتماعی، زیست‌محیطی و اقتصادی پروژه‌ها باید در کنار یکدیگر دیده شود. نگاه تک‌بعدی به مسائل شهری، معمولاً به نتایجی ناپایدار می‌انجامد.

مصباح پژوهش را نه یک انتخاب، که یک «ضرورت» برای مدیریت شهری کارآمد دانست. او بر نهادینه شدن این ضرورت در قالب «الزام قانونی» تأکید کرد: در بخش دولتی قانونی وجود دارد که سازمان‌ها را ملزم به اختصاص سه درصد از بودجه خود به پژوهش می‌کند. این رویکرد باید به سایر بخش‌های مدیریت شهری نیز تسری یابد. هدف نهایی، حرکت به سمت مدیریتی مبتنی بر شواهد و یافته‌های پژوهشی است؛ مدیریتی که از تصمیم‌گیری‌های شتابزده و سلیقه‌ای پرهیز کند. به باور او، تهران با همه پیچیدگی‌ها و ظرفیت‌هایش، آماده آن است که پژوهش را از حاشیه به متن بیاورد؛ مشروط بر آنکه نگاه بلندمدت، حمایت مدیران و سرمایه‌گذاری لازم، هر سه فراهم آیند.



حیدر مفتاحی زاده

عضو هیأت علمی دانشگاه اردکان

خدمات شهری نیاز روزانه شهروندان تهرانی

یکی از امتیازات هفدهمین جشنواره بین المللی پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری این است که طرح‌های بدیع و نوآورانه‌ای در حوزه خدمات شهری به دبیرخانه ارسال شده است. حیدر مفتاحی زاده، عضو هیأت علمی دانشگاه اردکان و سرداور محور رویکردهای نوین و کاربردی در مدیریت خدمات شهری با بیان این مطلب گفت: قرار است آثار برگزیده هفدهمین جشنواره بین المللی پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری، بتواند به مدیران شهری کمک کند تا شهر را بهتر مدیریت کنند تا در نهایت به رفاه و آسایش مردم منجر شود.

مثل تهران چیست و برگزاری این جشنواره چطور می‌تواند به حل این چالش‌ها کمک کند، گفت: به طور حتم چالش‌های مختلفی در کلانشهرهایی که تراکم حضور آدم‌ها در آنجا زیاد است، وجود دارد و این چالش‌ها سبب می‌شود شهروندان با مسائل ریز و درشتی دست و پنجه نرم می‌کنند و بازتاب این مسائل در پژوهش‌هایی که به جشنواره رسیده نمود پیدا کرده است. به طور مثال بحث‌های مربوط به مدیریت پسماند و آلودگی‌ها در مسائل مربوط به محیط زیست و همین‌طور فضای سبز، مبلمان شهری و کاربرد فناوری‌های نوین در مدیریت شهری خیلی مد نظر پژوهشگران بود که نشان داد دغدغه جدی آنان هم هست. مفتاحی زاده همچنین اظهار امیدواری کرد که این پژوهش‌ها به کمک مدیریت شهری بیایند. او گفت: یکی از موارد قابل بررسی در هیأت علمی و سرداوران جشنواره این بود که پژوهش‌هایی را انتخاب کنیم که نخست پایه و اساس علمی و مهمتر از آن کار بست عملیاتی هم داشته باشند. یعنی بسیار مهم است از بین چند اثری که پایه علمی مشترک دارند، اثری را انتخاب کنیم که قابلیت اجرا داشته و کاربردی باشد. به خاطر همین بعد از اینکه پایش اولیه را انجام دادیم در جلساتی با حضور ذینفعان و مدیران مرتبطه آن حوزه، پژوهشگران پژوهش خود دفاع کند تا بتوانیم نظر ذینفعان را داشته باشیم و پس از تایید آنها، سرداور مربوطه طرح را تایید کند تا به زودی خروجی عملی آن در تصمیم‌گیری‌های مدیریت شهری کمک‌رسان باشد.

او در ادامه افزود: این جشنواره حوزه‌های مختلفی دارد. مهمترین بخشی که مردم به صورت روزانه و مداوم با آن درگیر هستند، مباحث خدمات شهری است. از مباحث مربوط به فضای سبز، مبلمان و منظر شهری گرفته تا زباله و آب‌گرفتگی معابر و غیره که خوشبختانه امسال آثار بسیار خوبی در سطح ممتاز با محور این موضوعات به جشنواره ارسال شد. این استاد دانشگاه با اشاره به افزایش پژوهش‌هایی که در قالب مقالات علمی، پایان‌نامه‌ها و رساله‌های دکترا به جشنواره ارسال شده، خاطرنشان کرد: بخشی که امسال خیلی پررنگ‌تر از دوره‌های قبل شده، طرح‌های بدیع و نوآورانه است که می‌تواند ایده‌های کمک‌رسان به مدیریت شهری باشد. برگزیدگان هم کسانی هستند که خروجی پژوهش یا ایده‌شان قابل تحقق و اجرا بوده است تا کمکی شود برای بهتر مدیریت کردن شهر. او درباره اینکه چه معیارهایی برای انتخاب مقالات و ایده‌های برگزیده وجود داشته، گفت: با توجه به چارچوبی که مد نظر بود هر کدام از سرداوران، تعدادی داور را براساس تخصص آن موضوع یا متخصصان بین‌رشته‌ای انتخاب کردند چرا که برای انتخاب داوران، دو مولفه اهمیت ویژه‌ای داشت. نخست پژوهش‌های دست اول کاربردی و دوم اینکه این پژوهش‌ها بتواند یک کاربستی را در فضای شهری داشته باشد. این دو مقوله در کنار هم برای ما اهمیت داشتند و خوشبختانه آثاری هم که رسید عموماً حول این دو محور که خودش به زیر شاخه‌های مختلفی تقسیم‌بندی می‌شد، بودند. وی درباره اینکه مهمترین چالش امروز کلانشهرهایی



پژوهشگران به شرکای راهبردی مدیریت شهری تبدیل شوند

جنید رفیق

همه‌هنگ‌کننده ارتباطات، مسئول کمیته دیپلماسی
شهری و پایداری UCLG-MEWA ترکیه

پژوهش‌های شهری زمانی می‌توانند به ابزار واقعی حل مسائل شهر تبدیل شوند که از مرحله طراحی تا اجرا، با مشارکت مدیریت شهری و ذی‌نفعان محلی پیش بروند. جنید رفیق، همه‌هنگ‌کننده ارتباطات و مسئول کمیته دیپلماسی شهری و پایداری UCLG-MEWA، با تأکید بر ضرورت نهادینه‌سازی ارتباط میان دانشگاه و مدیریت شهری معتقد است که پژوهشگران نباید صرفاً در جایگاه مشاور باقی بمانند، بلکه باید به شرکای راهبردی در سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و حکمرانی شهری تبدیل شوند. گفتگو با او را در ادامه می‌خوانید:

است. UCLG-MEWA با تسهیل منشورها و تفاهم‌نامه‌های رسمی (MoUs) بین شهرداری‌ها و دانشگاه‌ها، این مدل‌ها را در سطح منطقه‌ای منعکس می‌کند. از طریق کمیته‌های موضوعی و گفتگوهای راهبردی مبتنی بر تحقیق، ما اطمینان حاصل می‌کنیم که همکاری ساختاری، مداوم و متقابلاً سودمند است.

نقش اساتید و پژوهشگران شهری را صرفاً در مقام مشاور می‌بینید یا آنان می‌توانند در سطوح سیاست‌گذاری و حکمرانی شهری نیز نقش آفرین باشند؟

اساتید و محققان شهری نباید محدود به وظایف مشاوره‌ای باقی بمانند. تخصص آنها باید در تدوین سیاست‌ها، طراحی مقررات و برنامه‌ریزی استراتژیک بلندمدت نقش داشته باشد. در اکوسیستم UCLG-MEWA، دانشگاهیان به طور فعال در کمیته‌های موضوعی و کارگروه‌های تخصصی شرکت می‌کنند و مستقیماً در توسعه چارچوب‌های حکمرانی مشارکت دارند. مشارکت آنها تصمیم‌گیری مبتنی بر شواهد را تقویت می‌کند و همسویی با تعهدات جهانی مانند اهداف توسعه پایدار (SDG) و توافق‌نامه پاریس را تضمین می‌کند. در حکمرانی شهری مدرن، محققان مفسران خارجی نیستند؛ آنها شرکای استراتژیک هستند.

در شهرهایی که از نظر شما نمونه‌های موفق حکمرانی شهری محسوب می‌شوند، پژوهش‌های علمی چگونه در فرآیند تصمیم‌سازی، سیاست‌گذاری و ارزیابی عملکرد مدیران شهری ادغام شده‌اند؟

در منطقه ما، شهرهایی مانند امان، قونیه، مدینه و غازی‌آنتپ به طور

پژوهش‌های شهری چگونه می‌توانند از سطح توصیه‌های نظری به ابزارهای واقعی حل مسئله تبدیل شوند؟

تحقیقات و مطالعات شهری زمانی به ابزاری مؤثر برای حل مسئله تبدیل خواهد شد که از ابتدا با همکاری شهرداری‌ها و ذی‌نفعان محلی طراحی شود. تحقیق نباید به عنوان یک ارزیابی خارجی، بلکه به عنوان یک مکانیسم تشخیصی تعبیه‌شده در سیستم‌های حاکمیتی عمل کند. در UCLG-MEWA (بخش خاورمیانه و غرب آسیای سازمان شهرهای متحد و دولت‌های محلی) ما چارچوب‌های مشارکتی را، به‌ویژه از طریق دستورکارهای شمول اجتماعی و تاب‌آوری شهری، پیش می‌بریم، جایی که یافته‌های تحقیق به ابزارهای سیاست‌گذاری، طرح‌های آزمایشی و برنامه‌های ظرفیت‌سازی تبدیل می‌شوند. با مشارکت دادن دولت‌های محلی در مرحله طراحی تحقیق، بینش‌های دانشگاهی در متن قرار می‌گیرند و با واقعیت‌های اجتماعی-اقتصادی شهرهای سراسر خاورمیانه و غرب آسیا تطبیق داده می‌شوند. این تحول زمانی رخ می‌دهد که تحقیقات از خروجی‌های صرفاً انتشارمحور به سمت نقشه راه‌های اجرایی محور حرکت کنند.

چه مدل‌هایی در جهان وجود دارد که ارتباط پایدار و مؤثر میان دانشگاه‌ها و مدیریت شهری را برقرار کرده‌اند؟

همکاری پایدار دانشگاه و شهر نیازمند نهادینه‌سازی است، نه تعامل مبتنی بر پروژه. در سطح بین‌المللی، آزمایشگاه‌های زندگی شهری اروپا، به‌ویژه در شهرهایی مانند آمستردام، همکاری ساختاریافته‌ای را بین دانشگاه‌ها، شهرداری‌ها، بازیگران بخش خصوصی و شهروندان نشان می‌دهند. به طور مشابه، بارسلونا مشارکت‌های دانشگاهی را در اکوسیستم‌های نوآوری و حکمرانی دیجیتال خود ادغام کرده



است. درس اصلی واضح است: تعامل پایدار دانشگاهی نیازمند شناخت نهادی، مشوق‌های حرفه‌ای، شفافیت در پذیرش سیاست‌ها و تعهد بلندمدت به حاکمیت است.

■ از نگاه شما، چرا همچنان در بسیاری از شهرهای جهان، شکاف معناداری میان نتایج پژوهش‌های دانشگاهی و تصمیم‌گیری‌های اجرایی شهری وجود دارد؟

این شکاف در درجه اول ناشی از تفاوت در جدول زمانی، انگیزه‌ها و فرهنگ‌های ارتباطی است. تحقیقات دانشگاهی اغلب چرخه‌های روش‌شناختی طولانی را دنبال می‌کنند، در حالی که تصمیم‌گیری‌های شهری تحت فوریت‌های سیاسی و محدودیت‌های بودجه‌ای انجام می‌شود.

علاوه بر این، خروجی‌های دانشگاهی ممکن است بیش از حد فنی باشند، در حالی که شهرداری‌ها به راهنمایی‌های مختصر و عملیاتی نیاز دارند. UCLG-MEWA با عمل به عنوان یک واسطه انتقالی، به این شکاف رسیدگی می‌کند. ما تحقیقات پیچیده را به صورت خلاصه‌های اجرایی ساده می‌کنیم، کارگاه‌های ظرفیت‌سازی را سازماندهی می‌کنیم و تحقیقات دانشگاهی را با نیازهای فنی فوری شهرداری‌های عضو خود در سراسر منطقه MEWA همسو می‌کنیم. پر کردن این شکاف نیازمند نهادهای ترکیبی است که قادر به تبدیل دانش به حکمرانی عملیاتی باشند.

فزاینده‌ای تحقیقات را از طریق همکاری ساختاریافته با دانشگاه‌ها و اندیشکده‌ها، به ویژه در برنامه‌ریزی حول محور تاب‌آوری و تحول شهری، ادغام می‌کنند. در سطح جهانی، سنگاپور به عنوان معیاری برای ادغام نهادینه‌شده تحقیقات، به ویژه در سیستم‌های حمل و نقل، استراتژی‌های مسکن و چارچوب‌های نوآورانه حکمرانی، شناخته می‌شود. در چنین زمینه‌هایی، داده‌های علمی نه تنها در طراحی سیاست، بلکه در معیارهای ارزیابی عملکرد و چشم‌انداز بلندمدت شهری نیز مؤثر هستند. UCLG-MEWA با تسهیل پلتفرم‌های تبادل دانش منطقه‌ای که خروجی‌های تحقیقات را به ابزارهای حکمرانی تبدیل می‌کنند، ادغام مشابهی را ترویج می‌دهد.

■ از منظر تطبیقی و بین‌المللی، چه الگوها یا سازوکارهایی بیشترین موفقیت را در جلب مشارکت پایدار نخبگان دانشگاهی در اداره شهرها داشته‌اند و چه درس‌هایی می‌توان از آن‌ها برای دیگر کشورها استخراج کرد؟

مؤثرترین مدل‌ها، «جایگاه دائمی» برای دانشگاه‌ها ایجاد می‌کنند. این مدل‌ها عبارتند از شوراهای مشورتی نهادی، پلتفرم‌های آینده‌نگاری شهری، مراکز نوآوری مشترک و مأموریت‌های تحقیقاتی در ادارات شهری. یک نمونه کلیدی منطقه‌ای، MEWA Agora است، یک پلتفرم مشارکتی که توسط UCLG-MEWA برای تقویت گفتگوی ساختاریافته بین نخبگان دانشگاهی و رهبران شهری راه‌اندازی شده





پژوهش‌هایی که در کتابخانه می‌مانند، مشکلی از شهر حل نمی‌کنند

سلوم بندیرا مکوکی

مدیر مؤسسه اسلامی قمر بنی‌هاشم
در دارالسلام تانزانیا

فضای دانشگاه باید فراتر رود و با نیازهای جامعه و تجربه زیسته شهروندان پیوند داده شود. سلوم بندیرا مکوکی، مدیر مؤسسه اسلامی قمر بنی‌هاشم در دارالسلام تانزانیا، با تأکید بر ضرورت حضور پژوهشگران در میان مردم معتقد است فاصله میان دانشگاه و مدیریت شهری زمانی کاهش می‌یابد که مسائل از متن جامعه شناسایی و نتایج پژوهش‌ها نیز به زبان قابل فهم و در قالب راهکارهای اجرایی در اختیار مدیران قرار گیرد. او در این گفتگو با اشاره به تجربه دارالسلام، بر استفاده از ظرفیت نهادهای محلی، مساجد و مؤسسات مردمی برای ایجاد ارتباط میان دانشگاه، مدیریت شهری و شهروندان تأکید می‌کند و معتقد است پژوهش باید پیش از تصمیم‌گیری، در زمان اجرا و پس از اجرای سیاست‌ها، مبنای ارزیابی عملکرد مدیریت شهری قرار گیرد. مشروح گفتگو را در ادامه می‌خوانید:

دارد که مردم را به‌صورت مستقیم در پروژه‌ها مشارکت می‌دهد. اما به نظر من، برای شهری مانند دارالسلام باید یک مدل بومی متناسب با شرایط خودمان داشته باشیم. برای مثال، می‌توان از ظرفیت مساجد و نهادهای مذهبی، مانند مؤسسه خودمان، استفاده کرد. مردم اینجا به مسجد اعتماد دارند؛ بنابراین می‌توان مسجد را به مرکزی برای ارتباط میان دانشگاه و مردم تبدیل کرد.

آیا استادان دانشگاه فقط می‌توانند در جایگاه مشاور فعالیت کنند یا می‌توانند در سطح سیاست‌گذاری نیز نقش داشته باشند؟
قطعاً استادان دانشگاه فقط مشاور نیستند. در کشورهای پیشرفته، استادان در شوراهای تصمیم‌گیری عضویت دارند و حتی از حق رأی برخوردارند. اما اینجا در تانزانیا و بسیاری از کشورهای دیگر، معمولاً استادان را صرفاً برای مشاوره دعوت می‌کنند؛ آن هم زمانی که تصمیم اصلی از قبل گرفته شده است. این رویکرد اشتباه است. به نظر من، استاد دانشگاه باید از ابتدای فرآیند در تصمیم‌گیری حضور داشته باشد. من خودم به‌عنوان کسی که سال‌ها با مردم کار کرده‌ام، می‌بینم که اگر استادان در تصمیم‌گیری‌ها نقش داشته باشند، بسیاری از مشکلات زودتر حل می‌شوند؛ زیرا هم از دانش تخصصی برخوردارند و هم اگر در مرحله حضور پیدا کنند، مردم به آنها اعتماد می‌کنند.

در شهرهایی که از حکمرانی موفق برخوردارند، پژوهش علمی چگونه در تصمیم‌گیری و ارزیابی مدیران دخالت دارد؟

چگونه می‌توان پژوهش‌های شهری را از مباحث نظری به ابزاری برای حل مشکلات واقعی شهر تبدیل کرد؟

به نظر من، مهم‌ترین راه این است که پژوهشگر در متن جامعه حضور پیدا کند. اینجا در دارالسلام، ما در مؤسسه قمر بنی‌هاشم هر روز با مردم و مسائل آنها در ارتباط هستیم. مشکل اصلی این است که بسیاری از پژوهش‌ها در دانشگاه‌ها بدون در نظر گرفتن نیازهای واقعی مردم انجام می‌شوند. اگر استاد دانشگاه به محله برود، با مردم بنشیند و با آنها گفت‌وگو کند، تازه می‌تواند مسئله واقعی را درک کند. پس از آن نیز باید نتایج پژوهش را به زبانی بیان کند که مدیر شهری بتواند آن را درک کند، نه با استفاده از اصطلاحات پیچیده و تخصصی. اینجا در دارالسلام، ما به پژوهش‌هایی نیاز داریم که بتوانند مشکلاتی مانند آب، فاضلاب و کوچه‌های خاکی را حل کنند، نه مقاله‌هایی که صرفاً در کتابخانه باقی بمانند.

چه مدل‌های موفق در جهان برای ایجاد ارتباط پایدار میان دانشگاه و مدیریت شهری وجود دارد؟

در کشورهای مختلف، مدل‌های جالبی وجود دارد. برای مثال، در اروپا مدلی با عنوان «آزمایشگاه شهری» وجود دارد که در آن دانشگاه، شهرداری و مردم در یک بستر مشترک گرد هم می‌آیند و روی یک مشکل مشخص کار می‌کنند. در آمریکا نیز مدل «مشارکت شهر و دانشگاه» وجود دارد که در آن قراردادهای بلندمدت میان این دو نهاد منعقد می‌شود. در کشورهای اسکاندیناوی نیز «آزمایشگاه زنده» وجود



مشارکت می‌کنند، کارها بسیار بهتر پیش می‌رود. برای تانزانیا، من فکر می‌کنم بهترین راه این است که از نهادهای محلی، مانند مساجد و مؤسسات مردمی، استفاده کنیم تا بتوانیم به‌عنوان پل ارتباطی میان دانشگاه و شهرداری عمل کنیم.

❑ چرا هنوز در بسیاری از شهرها، میان پژوهش دانشگاهی و تصمیم‌گیری اجرایی این همه فاصله وجود دارد؟

دلایل آن متعدد است. یکی از دلایل این است که استادان و مدیران دو زبان متفاوت دارند. استاد بر مقاله و انتشار آن در مجلات علمی تمرکز دارد، در حالی که مدیر به دنبال راه‌حلی فوری برای مسائل روزمره و نیازهای پیش‌رو است. دلیل دیگر این است که در ساختار شهرداری‌ها، جایگاه مشخصی برای پژوهش تعریف نشده است. در دانشگاه نیز برای فعالیت عملی و کاربردی استادان، امتیاز کافی در نظر گرفته نمی‌شود.

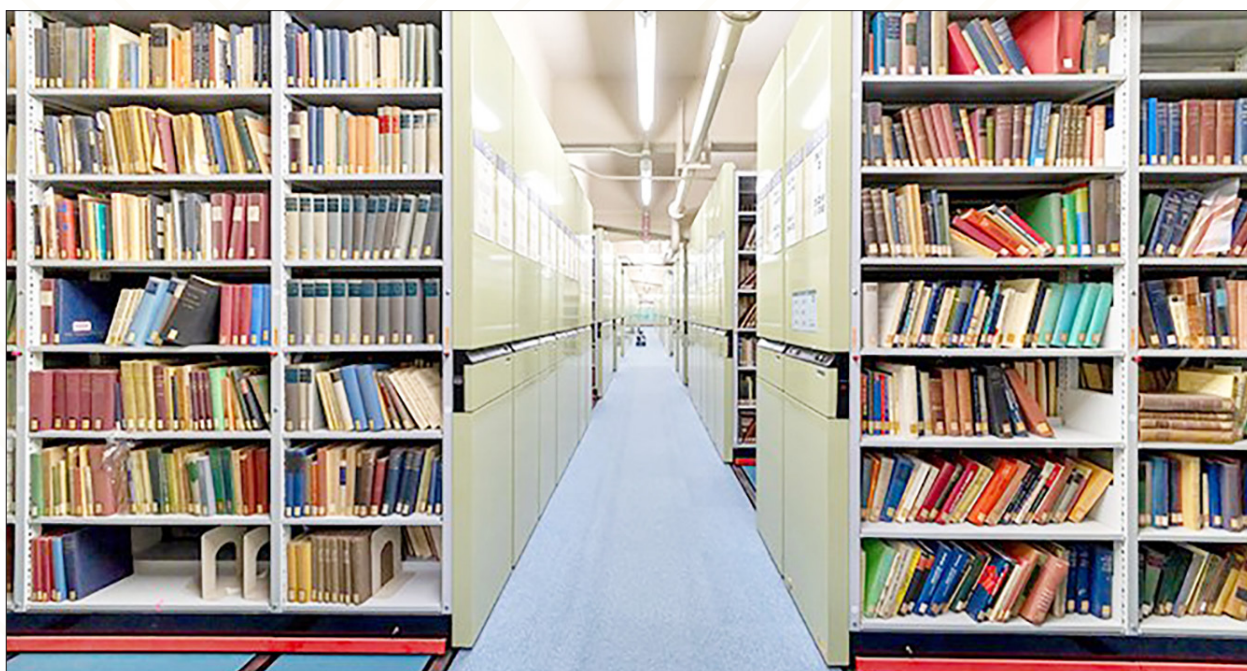
در کشورهای ما، مشکل دیگری نیز وجود دارد و آن این است که مدیران معمولاً بیش از پژوهش، به تجربه شخصی خود اعتماد می‌کنند. در برخی موارد نیز ممکن است ملاحظات سیاسی و اقتصادی بر فرآیند تصمیم‌گیری تأثیر بگذارد و مانع از اتخاذ تصمیم‌های مبتنی بر یافته‌های علمی شود. اینجا در دارالسلام، گاهی مشاهده می‌کنیم که بهترین راه‌حل برای یک مشکل برای همه روشن است، اما منافع برخی افراد یا گروه‌ها در ادامه یافتن همان مشکل است. به همین دلیل، این شکاف میان پژوهش و تصمیم‌گیری همچنان باقی می‌ماند.

در شهرهای موفق، پژوهش در سه مرحله نقش دارد. مرحله نخست، پیش از تصمیم‌گیری است که در آن داده‌ها و تحلیل‌های علمی مورد استفاده قرار می‌گیرند تا تصمیم درست اتخاذ شود. مرحله دوم، هنگام اجرای تصمیم است که در آن، به‌طور مستمر آثار و پیامدهای اقدامات سنجیده می‌شود. مرحله سوم نیز پس از اجراست که در آن ارزیابی می‌شود عملکرد مدیر تا چه اندازه موفق بوده است.

برای مثال، در برخی شهرها، عملکرد شهردار با استفاده از شاخص‌هایی سنجیده می‌شود که دانشگاه طراحی کرده است. این موضوع بسیار قابل توجه است. در اینجا، در دارالسلام، امیدوارم روزی به نقطه‌ای برسیم که شهرداری موظف باشد بر اساس داده‌ها و پژوهش‌ها پاسخ‌گو باشد، نه صرفاً بر اساس شعار.

❑ از تجربه کشورهای دیگر، چه مدل‌هایی برای جذب نخبگان دانشگاهی در حکمرانی شهری موفق بوده است؟

به نظر من، سه مدل بسیار موفق بوده است. نخست، برگزاری همایش‌ها و نشست‌های مشترک است که در آن استادان و مدیران در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند و درباره مشکلات گفت‌وگو می‌کنند. دوم، تولید خلاصه‌های سیاستی یا همان «خط‌مشی‌نامه» است که در آن استادان یافته‌های پژوهش خود را در چند صفحه خلاصه می‌کنند و در اختیار مدیران قرار می‌دهند. سوم، اجرای پروژه‌های مشارکتی است که در آن مردم نیز در فرآیند اجرا حضور پیدا می‌کنند. ما در مؤسسه قمر بنی‌هاشم این موضوع را تجربه کرده‌ایم و دیده‌ایم که وقتی مردم





دانشگاه نباید بیرون از فرآیند حکمرانی شهری بایستد

محمد آنتون عثوالله

پروفسور دانشگاه UIN Sunan Gunung
Djati Bandung اندونزی

پژوهش شهری زمانی اثرگذار است که مسیر آن از مقاله و توصیه نظری به سیاست، برنامه اجرایی و ارزیابی عملکرد مدیریت شهری برسد. محمد آنتون عثوالله، پروفسور دانشگاه UIN Sunan Gunung Djati Bandung اندونزی، با اشاره به مدل های مختلف همکاری دانشگاه و مدیریت شهری در جهان، بر ضرورت ایجاد ساختارهای پایدار برای حضور دانشگاهیان در فرآیند حکمرانی تأکید دارد. مشروح گفتگو با او را در ادامه می خوانید:

میان دانشگاه ها و مدیریت شهری را برقرار کرده اند؟

چندین مدل جهانی، مشارکت های پایدار و مؤثر بین دانشگاه ها و مدیریت شهری را نشان می دهند و دانش دانشگاهی را به راه حل های شهری عملی تبدیل می کنند. یکی از رویکردهای برجسته، مدل آزمایشگاه زنده است که در آن دانشگاه ها و دولت های شهری، زمینه های آزمایش در دنیای واقعی را برای نوآوری ایجاد می کنند - نمونه آن همکاری دانشگاه MIT با بوستون در طرح های آزمایشی شهر هوشمند و آزمایشگاه مدنی دانشگاه گلاسکو است که با مقامات محلی در مورد تاب آوری اقلیمی همکاری می کند. به طور مشابه، مدل موسسه Anchor، دانشگاه ها را به عنوان محرک های مبتنی بر مکان برای توسعه بلندمدت در نظر می گیرد. همکاری های دانش محور همچون رصدخانه های شهری برای مثال موسسه مارون دانشگاه نیویورک که به شهر نیویورک در مورد سیاست های مبتنی بر داده مشاوره می دهد - نشان می دهد که چگونه مراکز تحقیقاتی می توانند در فرایند تصمیم گیری های شهری گنجانده شوند. چارچوب های یکپارچه تر مانند مدل تربیل هلیکس (مثلاً همکاری دانشگاه آیندهوون با صنعت و دولت در اکوسیستم برین پورت) بر نوآوری چنددینفعی تأکید دارند، در حالی که آزمایشگاه های سیاست گذاری - مانند آزمایشگاه عملکرد دولتی هاروارد که اعضای هیئت علمی را در شهرداری ها مستقر می کند - بر طراحی مشترک اصلاحات حاکمیتی تمرکز دارند. نکته مهم این است که این مدل ها تحت توافق نامه های رسمی، جریان های مالی ترکیبی و ساختارهای مشارکتی که شامل جوامع می شوند، رشد می کنند. برای شهرهایی مانند تاسیک مالایا، تطبیق چنین چارچوب هایی - به ویژه با استفاده از دانشگاه های اسلامی به عنوان لنگر و ایجاد آزمایشگاه های زنده برای آزمایش ابزارهای

پژوهش های شهری چگونه می توانند از سطح توصیه های

نظری به ابزارهای واقعی حل مسئله تبدیل شوند؟

تبدیل تحقیقات شهری از توصیه های نظری به ابزارهای ملموس حل مسئله، نیازمند رویکردی ساختاریافته است به طوری که دانشگاه ها، سیاست گذاران و جوامع را به هم پیوند دهد. کلید این امر، توسعه چارچوب هایی است که نه تنها مفهومی، بلکه عملیاتی نیز باشند، مانند مدل مشارکت سه جانبه که در مطالعه قرض الحسنه در تاسیک مالایا پیشنهاد شده است. این مدل به صراحت نقش های هم افزایی را برای دولت های شهری تعریف می کند و نقشه راه روشنی برای اجرا، ارائه می دهد. این تحول با مشارکت ذینفعان از همان ابتدا در طراحی مشترک راه حل ها، انجام پروژه های آزمایشی از طریق تحقیقات عملی که امکان تکرار را فراهم می کند و طراحی سیستم های نظارت و ارزیابی بر اساس شاخص های اجتماعی-اقتصادی قابل اندازه گیری، محقق می شود. علاوه بر این، تحقیقات باید به خلاصه های سیاستی، دستورالعمل های نظارتی و ابزارهای اجرایی تبدیل شوند که به راحتی توسط دولت های محلی قابل پذیرش باشد. با استفاده از پلتفرم هایی مانند جشنواره های نوآوری شهری و همکاری با مؤسسات محلی، تحقیقات می توانند در استراتژی های توسعه پایدار شهری ادغام شوند. در نهایت، موفقیت این تحول زمانی سنجیده می شود که چارچوب های نظری صرفاً گفتمان آکادمیک نباشند، بلکه آزمایش و اصلاح شده و به عنوان ابزارهای سیاستی واقعی که فراگیر و مستقیماً در کاهش فقر و پیشبرد عدالت اجتماعی در محیط های شهری تأثیرگذار هستند، پذیرفته شوند.

چه مدل هایی در جهان وجود دارد که ارتباط پایدار و مؤثر



تأمین مالی اجتماعی اسلامی - می‌تواند تحقیقات نظری را به استراتژی‌های مقیاس‌پذیر و مبتنی بر فرهنگ برای توسعه شهری فراگیر تبدیل کند.

□ نقش اساتید و پژوهشگران شهری را صرفاً در مقام مشاور می‌بینید یا آنان می‌توانند در سطوح سیاست‌گذاری و حکمرانی شهری نیز نقش آفرین باشند؟

نقش اساتید و محققان شهری به طور قابل توجهی فراتر از ظرفیت مشاوره‌ای است و به طور فعال در حوزه‌های سیاست‌گذاری و خود حکمرانی شهری نفوذ می‌کند. در سطح جهانی، شاهد تغییر به سمت مدل ترکیبی محقق-متخصص هستیم، جایی که دانشگاهیان در طراحی سیاست‌ها، رهبری دفاتر شهرداری دخالت دارند و حتی به طور موقت نقش‌های دولتی را بر عهده می‌گیرند تا شکاف بین نظریه و عمل را پر کنند. آنها به عنوان مدافعان اخلاقی، تضمین‌کننده برابری و شمول سیاست‌ها، و به عنوان معماران نهادی - که چارچوب‌های نوآورانه‌ی حکمرانی مانند مدل مشارکت سه‌جانبه‌ی پیشنهادی برای تاسیسمالایا را ایجاد می‌کنند - عمل می‌کنند. این تعامل عمیق‌تر، آنها را به متولیان چشم‌انداز شهری بلندمدت تبدیل می‌کند و با برنامه‌ریزی تاب‌آوری و پایداری مبتنی بر شواهد، با چرخه‌های سیاسی کوتاه‌مدت مقابله می‌کند. با این حال، ادغام معنادار با چالش‌هایی روبرو است، از جمله ساختارهای تشویقی دانشگاهی که انتشارات را بر تأثیر عملی اولویت می‌دهند. دانشگاه‌ها و دولت‌های شهری برای تحقق کامل پتانسیل خود باید مأموریت‌های رسمی، انتصاب‌های مشترک و پلتفرم‌های حکمرانی مشترک را تقویت کنند. در نهایت، در مقابله با مسائل پیچیده شهری مانند محرومیت مالی یا سازگاری با آب و هوا، محققان صرفاً مشاوران خارجی نیستند، بلکه شرکای ضروری و فعال در

چندین مدل جهانی، مشارکت‌های پایدار و مؤثر بین دانشگاه‌ها و مدیریت شهری را نشان می‌دهند و دانش دانشگاهی را به راه‌حل‌های شهری عملی تبدیل می‌کنند. یکی از رویکردهای برجسته، مدل آزمایشگاه زنده است که در آن دانشگاه‌ها و دولت‌های شهری، زمینه‌های آزمایش در دنیای واقعی را برای نوآوری ایجاد می‌کنند

شکل‌دهی به شهرهای عادلانه، سازگار و آینده‌نگر هستند.

□ در شهرهایی که از نظر شما نمونه‌های موفق حکمرانی شهری محسوب می‌شوند، پژوهش‌های علمی چگونه در فرآیند تصمیم‌سازی، سیاست‌گذاری و ارزیابی عملکرد مدیران شهری ادغام شده‌اند؟

در شهرهایی که به عنوان الگوهای نمونه‌ای از حکمرانی شهری شناخته می‌شوند، تحقیقات علمی به طور سیستماتیک در تار و پود تصمیم‌گیری، سیاست‌گذاری و ارزیابی عملکرد تنیده شده است - که هم به عنوان قطب‌نما و هم به عنوان موتور توسعه پایدار عمل می‌کند. این شهرها دانش را از طریق مشارکت‌های رسمی نهادینه می‌کنند: مرکز شهرهای زیست‌پذیر سنگاپور با همکاری سازمان‌های دولتی، استراتژی‌های مبتنی بر شواهد را ایجاد می‌کند، در حالی که نقشه راه اقلیمی کپنهاگ توسط مدل‌سازی دقیق دانشگاهی پشتیبانی می‌شود. آنها از رصدخانه‌های داده‌محور، مانند آزمایشگاه شهری بارسلونا و دفتر تجزیه و تحلیل داده‌های شهردار نیویورک، بهره می‌برند، جایی که تحقیقات در زمان واقعی همه چیز را از راه‌حل‌های حمل و نقل گرفته تا تخصیص عادلانه منابع عمومی، آگاه می‌کند. نکته مهم این است که این شهرها فضاهای شهری را به عنوان آزمایشگاه‌های زنده در نظر می‌گیرند - تحول مدلی از طریق حمل و نقل با تله‌کابین از مطالعات هدایت شده توسط دانشگاه‌ها متولد شد و ابتکارات اقتصاد چرخشی آمستردام به طور مداوم با ورودی‌های دانشگاه‌های فنی اصلاح می‌شود. ارزیابی عملکرد نیز به همان اندازه مبتنی بر تحقیق است. چارچوب شهر هوشمند وین و داشبوردهای زیست‌پذیری ملبورن برای ارزیابی پیشرفت و تطبیق سیاست‌ها به معیارهای معتبر دانشگاهی متکی هستند. نکته مهم این است که ساختارهای حکومتی در شهرهایی مانند هامبورگ و تورنتو، محققان را مستقیماً در نهادهای مشاوره‌ای یا تصمیم‌گیری جای می‌دهند و تضمین می‌کنند که علم، دستور کارهای مربوط به اقدامات اقلیمی و برابری را شکل می‌دهد. این ادغام‌ها با بودجه اختصاصی، اکوسیستم‌های داده شفاف و رهبری سیاسی که به شواهد بلندمدت بیش از چرخه‌های سیاسی کوتاه‌مدت بها می‌دهد، حفظ می‌شوند. برای شهرهای نوظهور، درس روشن این است که جای دادن تحقیقات در عرصه‌های عملی یک امر لوکس نیست، بلکه یک ضرورت است، یعنی تبدیل حکومت از مدیریت واکنشی به مدیریت شهری فعال، فراگیر و تاب‌آور.

□ از منظر تطبیقی و بین‌المللی، چه الگوها یا سازوکارهایی بیشترین موفقیت را در جلب مشارکت پایدار نخبگان دانشگاهی در اداره شهرها داشته‌اند و چه درس‌هایی می‌توان از آن‌ها برای دیگر کشورها استخراج کرد؟

از منظر مقایسه‌ای بین‌المللی، موفق‌ترین مدل‌ها برای جذب مشارکت پایدار نخبگان دانشگاهی در مدیریت شهری، از طریق مشارکت‌های رسمی، نهادینه‌شده و با انگیزه متقابل قابل شناسایی هستند. نمونه‌های برجسته شامل نقش‌های رهبری نهادینه‌شده مانند سمت‌های دانشمند ارشد شهری در هلستینکی یا سنگاپور است که در آن دانشگاهیان در مدیریت شهری اختیار مستقیم دارند؛ ساختارهای رسمی مدیریت مشترک دولتی-دانشگاهی، مانند مدل آینده‌وون در هلند، که برنامه‌های تحقیقاتی بلندمدت را از طریق هیئت مدیره و بودجه مشترک با اولویت‌های شهرداری همسو می‌کنند؛ و آزمایشگاه‌های زنده شهری که توسط دانشگاه‌ها و شهرها به طور مشترک اداره می‌شوند، مانند موسسه AMS آمستردام، که به عنوان بستر آزمایشی دنیای واقعی برای نوآوری عمل می‌کند. علاوه بر این، نهادهای مشاوره‌ای قانونی مستقل (به عنوان مثال، انجمن فرانوفر آلمان) و برنامه‌های بورسیه ساختاریافته که در شهرداری‌ها ادغام شده‌اند (به عنوان مثال، بورسیه‌های شهری نیویورک) تبادل مداوم دانش و ارتباط سیاست‌ها را تضمین می‌کنند. درس‌های حیاتی برای سایر کشورها بر فراتر رفتن از مشاوره‌های موردی به سمت ادغام ساختاری، همسو کردن سیستم‌های پاداش دانشگاهی با تأثیر سیاست‌گذاری و سرمایه‌گذاری در سازمان‌های مرزی که تحقیقات را به بینش‌های عملی تبدیل می‌کنند و تأمین بودجه ترکیبی برای تضمین پایداری تأکید دارد. نکته مهم این است که مدل‌های موفق، همکاری را از چرخه‌های سیاسی کوتاه‌مدت محافظت می‌کنند و در عین حال به شرایط حساس باقی می‌مانند همانطور که در تحول دانشگاه‌محور مدلین مشاهده شد و ثابت می‌کنند که وقتی دانشگاهیان به عنوان مدیران مشترک به جای مشاوران صرف، توانمند می‌شوند، شهرها می‌توانند آینده شهری تاب‌آورتر و فراگیرتری و مبتنی بر شواهد داشته باشند.

□ از نگاه شما، چرا همچنان در بسیاری از شهرهای جهان، شکاف معناداری میان نتایج پژوهش‌های دانشگاهی و تصمیم‌گیری‌های اجرایی شهری وجود دارد؟ شکاف مداوم بین تحقیقات دانشگاهی و تصمیم‌گیری‌های اجرایی

شهری در سراسر جهان، نه صرفاً به دلیل فقدان دانش مرتبط، بلکه بخاطر ناهماهنگی‌های عمیق سیستمی ناشی می‌شود. اساساً، دانشگاه و مدیریت شهری بر اساس جدول زمانی و انگیزه‌های متفاوتی عمل می‌کنند: مطالعه، تحقیقات دقیق و بلندمدت را که از طریق انتشار مقالات داوری‌شده توسط هم‌تایان تأیید شده‌اند، در اولویت قرار می‌دهند، در حالی که رهبران شهری با چرخه‌های انتخاباتی کوتاه و فشارهای عمومی فوری مواجه هستند که خواستار راه‌حل‌های سریع و ملموس هستند. این ناهماهنگی توسط واحدهای نهادی تشدید می‌شود - بسیاری از شهرها فاقد رابط‌های ساختاریافته، مانند آزمایشگاه‌های سیاست‌گذاری یا دفاتر دانشمندان ارشد، برای تبدیل مداوم تحقیقات به بینش‌های عملی هستند. موانع ارتباطی، شکاف را بیشتر می‌کند. خروجی‌های دانشگاهی اغلب در قالب اصطلاحات تخصصی بیان می‌شوند و به ندرت به عنوان خلاصه‌های سیاست‌گذاری عملی قالب‌بندی می‌شوند و کاربرد آنها را برای مقامات دارای محدودیت زمانی تضعیف می‌کنند. پویایی اقتصاد سیاسی نیز نقش مهمی ایفا می‌کند: تصمیم‌گیری اغلب توسط منافع شخصی، لابی‌گری یا ریسک‌گریزی شکل می‌گیرد که می‌تواند حتی شواهد قوی را نادیده بگیرد. علاوه بر این، بسیاری از شهرداری‌ها، به ویژه در زمینه‌های محدود منابع، فاقد ظرفیت یا بودجه لازم برای دسترسی، تفسیر و به کارگیری یافته‌های تحقیقاتی هستند. نکته مهم این است که خود تحقیق گاهی اوقات به دلیل بی‌توجهی به زمینه، تعمیم بیش از حد به تجربه یک شهر بدون تطبیق با واقعیت‌های اجتماعی و فرهنگی محلی - یا به دلیل به حاشیه راندن دانش مبتنی بر جامعه مورد انتقاد قرار می‌گیرد. با وجود شناخت روزافزون از حکمرانی مبتنی بر شواهد، این گسست‌های ساختاری، فرهنگی و عملیاتی، چرخه‌ای را حفظ می‌کنند که در آن تحقیق به جای یک زیرساخت مدنی یکپارچه، یک ورودی خارجی باقی می‌ماند. پر کردن این شکاف نیازمند طراحی مجدد است، یعنی ایجاد نقش‌های ترکیبی برای قرار دادن دانشگاهیان در تالارهای شهر، ایجاد انگیزه برای تولید مشترک از طریق بودجه مشترک، ساده‌سازی ترجمه دانش از طریق سازمان‌های مرزی و تقویت مشارکت‌های بلندمدت که دقت دانشگاهی را با الزامات عملی رهبری شهری همسو می‌کند. شهرها تنها با در نظر گرفتن شواهد نه به عنوان یک افزودنی تزئینی، بلکه به عنوان یک جزء اصلی حکمرانی شهری می‌توانند از طریق نوآوری به طور مؤثر با چالش‌های پیچیده، از تاب‌آوری اقلیمی گرفته تا توسعه اقتصادی فراگیر، مقابله کنند.



هاشم دادشپور

دکترای برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای
از استرالیا

مهم‌ترین چالش شهری عبور از مدیریت بخشی به سمت حکمرانی یکپارچه

نایب‌داری شهری ناشی از تمرکز جمعیت، فشار بر زیرساخت‌ها و بحران‌های زیست‌محیطی مهم‌ترین معضل تهران است. هاشم دادشپور دکترای برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای از استرالیا و هیات علمی دانشکده هنر و معماری دانشگاه تربیت مدرس عضو شورای سیاست‌گذاری هفدهمین جشنواره «پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری» مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران است. او این جشنواره را شامل موضوعات گسترده‌ای از جمله محیط زیست، حقوق شهری، تاریخ، معماری، توسعه پایدار، حمل‌ونقل عمومی، و نوآوری‌های فناورانه می‌داند که انتخاب این محورها بر اساس اولویت‌های واقعی و چالش‌های پیچیده مدیریت شهری معاصر است تا بتواند پاسخی عملی و نوآورانه برای مسائل مختلف شهری ارائه دهد.

و عمل را فراهم کند. در این چارچوب، پژوهش نه صرفاً یک فعالیت نظری، بلکه ابزاری برای حل مسئله خواهد بود. او ادامه می‌دهد: ایجاد نهادهای واسطه همچون دفاتر ارتباط با دانشگاه، آزمایشگاه‌های نوآوری شهری و اندیشکده‌های مشترک سیاست‌گذاری، می‌تواند تعامل مستمر میان مدیران شهری و پژوهشگران را نهادینه کند. این ساختارها امکان تبادل تجربه، آزمون ایده‌ها و ارزیابی سیاست‌ها پیش از اجرای گسترده را فراهم می‌آورند.

این دارنده دکترای برنامه‌ریزی شهری با تأکید بر این که اصلاح نظام ارزیابی دانشگاهی و توجه به «اثرگذاری اجتماعی و شهری» پژوهش‌ها اهمیت دارد، تصریح می‌کند: زمانی که معیارهای ارتقا و حمایت علمی، تنها بر انتشار مقاله‌ها متمرکز باشند، انگیزه برای فعالیت‌های کاربردی کاهش می‌یابد. در مقابل، مستندسازی تجربه‌های موفق شهری و پذیرش آن‌ها به عنوان خروجی علمی معتبر، می‌تواند زمینه تحول در این حوزه را فراهم کند.

او می‌افزاید: در نهایت، شفافیت داده‌ها و دسترسی پژوهشگران به اطلاعات واقعی شهری، شرط اساسی تولید دانش کاربردی است. توسعه سامانه‌های داده باز شهری و اجرای پروژه‌های آزمایشی پیش از تعمیم سیاست‌ها، امکان ارزیابی علمی تصمیمات و کاهش ریسک اجرایی را فراهم می‌کند.

به اعتقاد این معاون پیشین وزارت علوم در مجموع، پل ارتباطی

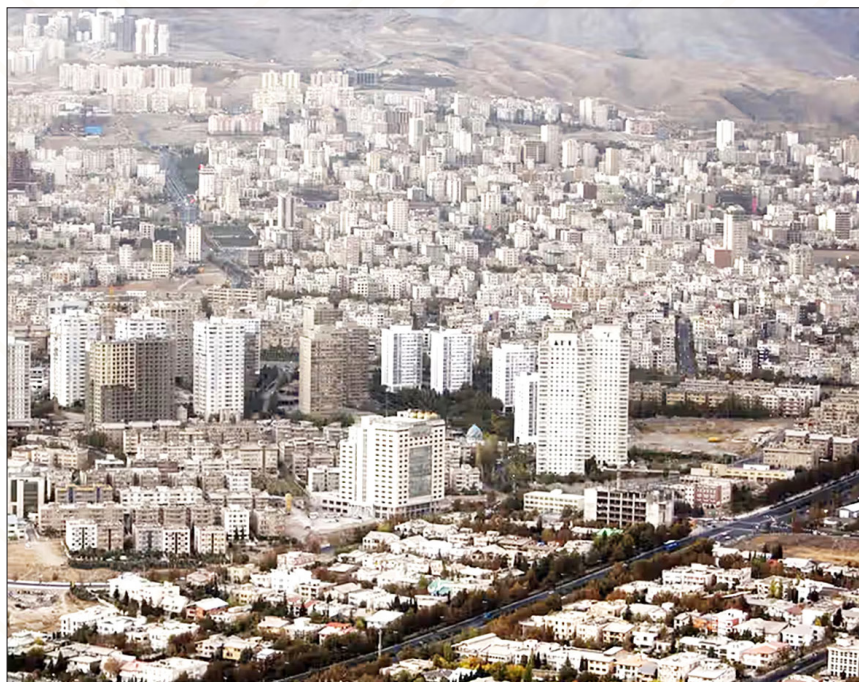
این عضو هیات علمی دانشگاه می‌گوید: اولویت‌گذاری محورها به‌طور خاص بر پایبندی شهری، هوشمندسازی شهرها، و کاربرد فناوری‌های نوین متمرکز بوده است. این انتخاب‌ها در راستای تأکید بر چالش‌های مهمی همچون بحران‌های زیست‌محیطی، بازآفرینی بافت‌های فرسوده، توسعه حمل‌ونقل هوشمند، و آینده‌پژوهی شهری است. در این دوره، موضوعاتی همچون هوش مصنوعی در سیاست‌گذاری‌های شهری، مدیریت خدمات شهری مبتنی بر فناوری، و پایبندی محیط‌زیستی در مقایسه با دوره‌های پیشین به‌طور قابل توجهی پررنگ‌تر و برجسته‌تر بوده است. او معتقد است که ایجاد ارتباط مؤثر میان پژوهش‌های دانشگاهی و تجربه‌های میدانی مدیریت شهری، یکی از ضرورت‌های اساسی در تحقق حکمرانی شهری کارآمد و توسعه پایدار است. در بسیاری از موارد، فاصله میان تولید دانش در دانشگاه و اجرای سیاست‌ها در میدان عمل، موجب کاهش اثربخشی پژوهش‌ها و تکرار خطاهای اجرایی می‌شود.

داداشپور با بیان این که برای رفع این شکاف، رویکردی ساختاریافته و مسئله‌محور ضروری است، تصریح می‌کند: نخست آنکه پژوهش‌های دانشگاهی باید بر اساس نیازهای واقعی و چالش‌های عینی مدیریت شهری تعریف شوند. تشکیل بانک مسائل شهری توسط شهرداری‌ها و حمایت از پایان‌نامه‌ها و طرح‌های پژوهشی کاربردی می‌تواند زمینه هم‌راستایی دانش

زمانی که معیارهای ارتقا و حمایت علمی، تنها بر انتشار مقاله ها متمرکز باشند، انگیزه برای فعالیت‌های کاربردی کاهش می‌یابد. در مقابل، مستندسازی تجربه‌های موفق شهری و پذیرش آن‌ها به عنوان خروجی علمی معتبر، می‌تواند زمینه تحول در این حوزه را فراهم کند. در نهایت، شفافیت داده‌ها و دسترسی پژوهشگران به اطلاعات واقعی شهری، شرط اساسی تولید دانش کاربردی است

دوم، جشنواره با ایجاد شبکه‌ای از پژوهشگران، مدیران شهری و فعالان حوزه نوآوری، امکان هم‌افزایی دانش و تجربه را فراهم می‌سازد. این تعامل می‌تواند به انتقال ایده‌های موفق، بومی‌سازی تجربیات جهانی و تقویت تصمیم‌سازی مبتنی بر دانش منجر شود. او ادامه می‌دهد: سوم، معرفی و تقدیر از طرح‌های نوآورانه و تجربه‌های موفق شهری، انگیزه‌ای برای حرکت به سوی مدیریت داده‌محور، فناوریانه و پایدار ایجاد می‌کند. چنین رویکردی می‌تواند به تدریج فرهنگ تصمیم‌گیری علمی و آینده‌نگر را در مدیریت کلان‌شهری تقویت کند.

به گفته داداش‌پورد در مجموع، مهم‌ترین چالش امروز تهران، عبور از مدیریت بخشی و واکنشی به سمت حکمرانی یکپارچه، هوشمند و پایدار است؛ و این جشنواره می‌تواند با تقویت پیوند میان پژوهش، نوآوری و اجرا، نقش مؤثری در تحقق این گذار ایفا کند.



میان دانشگاه و مدیریت شهری زمانی شکل می‌گیرد که تعاملات از سطح همکاری‌های نمادین فراتر رفته و به مشارکت مستمر، ساختاریافته و مبتنی بر حل مسائل واقعی شهر ارتقا یابد. چنین رویکردی می‌تواند به ارتقای کیفیت تصمیم‌سازی، افزایش کارآمدی مدیریت شهری و بهبود کیفیت زندگی شهروندان منجر شود.

او در پاسخ به این پرسش که چگونه می‌توان بین پژوهش‌های دانشگاهی و تجربه‌های میدانی مدیریت شهری می‌توان پل ارتباطی برقرار کرد؟ می‌گوید: امروزه کلان‌شهرها با مجموعه‌ای از چالش‌های پیچیده، درهم‌تنیده و چندبعدی مواجه‌اند؛ اما در میان آن‌ها، مهم‌ترین چالش به‌ویژه در تهران را می‌توان «ناپایداری شهری ناشی از تمرکز جمعیت، فشار بر زیرساخت‌ها و بحران‌های زیست‌محیطی» دانست. آلودگی هوا، ترافیک مزمن، کمبود منابع آب، فرسودگی زیرساخت‌ها، گسترش سکونتگاه‌های ناکارآمد و نابرابری فضایی، همگی نمودهای این ناپایداری ساختاری هستند. تهران به عنوان پایتخت و بزرگ‌ترین کلان‌شهر کشور، با تمرکز فعالیت‌های اقتصادی، اداری و جمعیتی، با فشار مضاعفی بر سیستم حمل‌ونقل، انرژی، محیط‌زیست و خدمات شهری مواجه است. در چنین شرایطی، مسئله اصلی صرفاً یک بحران منفرد نیست، بلکه «حکمرانی یکپارچه و هوشمند شهری» برای مدیریت هم‌زمان این چالش‌هاست.

به گفته این چهره دانشگاهی نبود هماهنگی نهادی، تصمیم‌گیری‌های کوتاه‌مدت و ضعف بهره‌گیری از داده و فناوری،

بر پیچیدگی این وضعیت افزوده است.

او معتقد است جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری می‌تواند در چند سطح به این چالش پاسخ دهد: نخست، با جهت‌دهی پژوهش‌ها به سمت مسائل واقعی و اولویت‌دار کلان‌شهرها، بستری برای تولید راهکارهای عملی و مبتنی بر شواهد فراهم می‌کند. تمرکز بر موضوعاتی چون هوشمندسازی خدمات شهری، مدیریت پایدار انرژی، توسعه حمل‌ونقل عمومی کارآمد، بازآفرینی بافت‌های فرسوده و ارتقای تاب‌آوری شهری، می‌تواند پاسخ‌هایی علمی به بحران‌های موجود ارائه دهد.



یاسر جعفری

مدیرکل معماری و ساختمان شهرداری تهران

هویت شهری مهمترین چالش معماری پایتخت است

«یاسر جعفری» مدیرکل معماری و ساختمان شهرداری تهران دانش آموخته دکترای مرمت شهری از دانشگاه اصفهان و کارشناسی ارشد مهندسی معماری (منظر شهری) از دانشکده هنرهای زیبای دانشگاه تهران بوده است. او درباره نقش و جایگاه مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری در تصمیمات شهری می گوید: معاونت شهرسازی و معماری ساختار ستادی دارد و همیشه مشاورینی را در چارچوب اقداماتش برای تصمیم گیری های اساسی در حوزه معماری، ساخت و کیفیت ساخت و... به همراهی گرفته است و مرکز مطالعات هم یک بازوی مشورتی است.

بودن پژوهش ها، نبود الزامات اجرایی مستقر بر پژوهش ها، تاخیرهای زمانی طولانی در تعریف موضوع پژوهش، قراردادهای ورود پژوهشگران به کار، و مقاومت یا عدم همسویی مدیران با نتایج پژوهش ها از جمله دلایل اجرایی نشدن پژوهش ها است که باعث می شود مسائل ساختاری و پژوهش ها فاصله معناداری تا اجرا داشته باشند.

در خصوص نماهای ساختمانی یاسر جعفری به این موضوع اشاره می کند که الگوسازی های پژوهش محوری با کمک اساتید برجسته دانشگاه در این زمینه انجام شده اما تقریباً یک دهه از آن گذشته است. این الگوهای نما چه برای ساختمان های مختص شهرداری و یا تعمیم آن به کل ساختمان های شهری به دلیل طولانی شدن پژوهش نتوانسته نتیجه بخش باشد. با پروژه ساختمان های نیمه تمام که بایستی یک خروجی عملیاتی می داشته عملاً بهره برداری از مطالعات در آنها نزدیک به صفر بوده و تبدیل به انباشت کتابخانه ای شده اند.

او با بیان این که گاهی پژوهش های خوبی انجام شده اما در عمل نیاز به هماهنگی میان دستگاه ها و نهادهای مختلف مثلاً شهرداری، میراث فرهنگی، راه و شهرسازی، محیط زیست و ... است، تاکید می کند: گاهی قوانین و الزامات اجرایی با هم همسویی ندارند یا فرایندهای تصمیم گیری بین دستگاهی زمان برند. باز هم تاکید می کند بهبود تدارکات و دسترسی به

جعفری با بیان این که در طول سال ها طرح های جامع و تفصیلی، طرح های موضوعی و موضعی در شکل ساختاری نیازمند مشاوران بوده است و بخشی از شرح خدماتی که باید بر مبنای آن تصمیم گیری شود، نیازمند مطالعات و پژوهش است، می گوید: از سویی به صورت تخصصی و مسأله محور هم بر اساس بودجه ها در برخی موضوعات سالی یکی دو مورد به صورت ویژه ورود پیدا شده است.

این دکتری مرمت با بیان این که خروجی های پژوهشی باید در ساختار کارها وارد شود و محورهای راهبردی و چارچوب های گزارش گونه داشته باشد، می افزاید: سطح ورود پژوهش به لایه اجرایی با ارزیابی تقریبی نشان می دهد که این پژوهش ها حدود ۳۰ درصد به مرحله عملیاتی و اجرایی می رسد و بخش زیادی از پژوهش ها به دلیل مشکلات سازمانی یا اجرایی، به طور کامل به اجرا نمی رسند. هر چند سفارش ها به دانشگاه ها یا پژوهشگران داده می شود اما ادبیات و ساختار ذهنی دانشگاه ها فاصله معناداری با کار اجرا و عملیاتی دارد.

مدیرکل معماری و ساختمان شهرداری تهران دلایل اجرایی نشدن یا تأخیر طولانی اجرایی شدن پژوهش ها را داده های محدود، مغشوش و ناواضح در ساختار می داند و تصریح می کند: به دلیل همین ناقص بودن داده ها و اطلاعات، مبنای برخی پژوهش ها از نمونه های خارجی یا غیر بومی استخراج شده، همچنین زمان بر



در مباحث پژوهش محور استفاده از نمونه‌ها و موضوع‌های پژوهشی مشابه خارجی برای تکراری نشدن مسیر حل مسئله سپس تحلیل و بومی‌سازی آن بسیار مهم است. یک بخش هم به ضوابط و مقررات و الزامات اجرایی باز می‌گردد که بخش اجرایی ملزم نیست پیش از اجرا پژوهش محور و مطالعات محور پیش برود

هوشمند منابع از الزامات زندگی امروز است. او در بحث هویت شهری هم به موضوع نما اشاره می‌کند و می‌افزاید: باید معماری معاصر، فعلی، معماری تهران و ایران بررسی شود، شاخص‌های آنها عملیاتی شود. هرچند سرعت و قدرت ساخت و سرمایه از سرعت تصمیمات دستگاه‌های متولی بیش‌تر است و چنگام از دستگاه‌هایی همچون شهرداری، میراث‌فرهنگی و راه و شهرسازی جلوتر است، اما این دستگاه‌ها باید بحث هویت معماری شهری را جدی بگیرند و آن را به عنوان شناسنامه یک شهر مد نظر قرار دهند.

او متذکر می‌شود: اگر ما در مساله انرژی و ساخت و ساز ۳۰ درصد از ساختمان‌ها را مدیریت کنیم که ۲۰ تا ۲۵ درصد در مصرف انرژی صرفه‌جویی کنند تقریباً سالیانه نزدیک به درآمد نفتی صرفه‌جویی انرژی خواهیم داشت. این ارقام قابل تامل است و رویکردهای جدید مبتنی بر پژوهش عملیاتی است که می‌تواند در مقیاس بزرگ اثرگذاری‌های کلان و ملی داشته باشد.

داده‌های صحیح برای تصمیم‌گیری و احصا برنامه‌های داده‌محور می‌تواند سبب شود پژوهش‌ها به عنوان ابزار کارآمدتر در تصمیم‌گیری‌های شهری استفاده شوند.

این مدیرکل تاکید می‌کند: در مباحث پژوهش محور استفاده از نمونه‌ها و موضوع‌های پژوهشی مشابه خارجی برای تکراری نشدن مسیر حل مسئله سپس تحلیل و بومی‌سازی آن بسیار مهم است. یک بخش هم به ضوابط و مقررات و الزامات اجرایی باز می‌گردد که بخش اجرایی ملزم نیست پیش از اجرا پژوهش محور و مطالعات محور پیش برود. ممکن است پژوهش‌ها مورد استفاده قرار بگیرند یا نگیرند و چون الزامات اجرایی ندارند. همچنین به دلیل طولانی بودن پروسه پژوهش این مطالعات در لوایح و قوانین لازم لحاظ و عملیاتی نمی‌شوند.

او یادآور می‌شود: گاهی شهرداری پژوهش‌هایی را انجام می‌دهد که فی‌نفسه خوب است و قابلیت اجرا هم دارد اما هماهنگی بین دستگاهی نیست. ممکن است قوانین یا طرح‌هایی اعلام شود که مثلاً هماهنگی با میراث فرهنگی یا محیط زیست یا مصوبات راه و شهرسازی نداشته باشد اما با نگاه درون‌سازمانی طرح خیلی خوبی باشد.

همگن شدن با دستگاه‌های دیگر خود یک پروسه طولانی مدت است و در دنیای امروز که سرعت تصمیم‌گیری بالاست این که یک سند پژوهش محور پنج سال اجرایی نشود عملاً نیازمند یک پژوهش، تصمیم‌گیری یا بازنگری جدید می‌شود و پژوهش‌ها و مطالعات را یکی پس از دیگری به محاق می‌برد.

مدیرکل معماری و ساختمان شهرداری تهران، مهمترین چالش‌های حوزه خود را به دو بخش تقسیم می‌کند و می‌گوید: یک کیفیت ساخت و دیگری هویت شهر است. ما باید در ساخت ساختمان‌ها هزینه نهایی بهره‌برداری را در نظر بگیریم و ساختمان‌هایی بسازیم که جزئی از سرمایه مردم و شهر و کشورند و باید نیم تا یک قرن خدمات بدهند و به صرفه ساخته شوند اما اکنون کیفیت ساختمان‌ها عملاً به کمتر از نیم قرن می‌رسد که این چگونگی ارتقا کیفیت نیازمند بررسی و مطالعه است.

بحث دیگر موضوع پایداری انرژی است که در ساختمان‌سازی ما یک چالش جدی است و باید به سمتی حرکت کنیم که حتماً در ساختمان‌ها به موضوع انرژی و داشتن ساختمان سبز به معنای ساختمانی که پایداری انرژی و بهره‌وری منابع انرژی را در نظر می‌گیرد نگاه کارشناسی داشته باشیم چرا که مدیریت

هفدهمین جشنواره بین المللی



هفدهمین
جشنواره
بین المللی
سروکاروانوارگی
درمدیریت شهری

درمدیریت



فصل چهارم رودرو

در این فصل، پای روایت مدیران و تصمیم‌گیران مدیریت شهری
از چگونگی ساختن آینده شهرهایمان نشستیم





سید احمد علوی

عضو شورای اسلامی شهر تهران

حکمرانی مطلوب شهری نیازمند پژوهش‌های بیشتر است

عضو شورای شهر تهران گفت: تعداد مصوبات شورا زیاد است و نمی‌توان برای تصویب خیلی از مصوبات منتظر نتایج پژوهش ماند چرا که باید این مصوبات در بازه زمانی خاصی ارائه شود تا کار مردم روزمین نماند. سید احمد علوی، عضو ششمین دوره شورای اسلامی شهر تهران، ری و تجریش با بیان این مطلب گفت: به عقیده من برای حکمرانی خوب شهری حتماً باید پژوهش‌های بیشتری انجام و این موضوع بومی شود. یعنی ما قطعاً در شهر تهران حکمرانی بومی شهری را می‌خواهیم همانطوری که در شهرستان‌های دیگر ممکن است حکمرانی بومی شهری متفاوتی داشته باشند.

من هنوز پژوهش در مصوبات شورای شهر به جایگاه واقعی خود نرسیده است. همانطور که گفته شد تعداد مصوبات زیاد است و نمی‌توان برای تصویب خیلی از مصوبات منتظر نتایج پژوهش ماند چرا که باید این مصوبات در بازه زمانی خاصی ارائه شود تا کار مردم روزمین نماند.

او ادامه داد: برای همین معتقد هستم که پژوهش کم کم جای خودش را باز کرده ولی هنوز تا جایگاه اصلی خیلی فاصله دارد. باید پل ارتباطی بین مراکز پژوهشی، دانشگاه‌ها و مدیریت شهری، پژوهش باشد. باید به این باور و یقین رسید که مصوبات شورای شهر هرچه بر اساس پژوهش‌های علمی باشد، طبیعتاً ماندگاری آن مصوبات و سودش برای شهر بیشتر خواهد بود.

رئیس کمیته مشارکت‌های مردمی شورای شهر تهران درباره اینکه چگونه می‌توان پژوهش را با تصمیمات شهرداری و شورای شهر عجین کرد، توضیح داد: برگزاری جشنواره‌هایی مثل جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری که امسال هفدهمین دوره آن برگزار می‌شود، و همین‌طور راه اندازی مرکز پژوهش‌های شورای شهر که مصوب هم شده و همه این کارها نشان می‌دهد که شورای شهر بر لزوم مصوبات پژوهش محور و علمی اعتقاد دارد. چرا که ممکن است جنبه‌های مختلف و ظرفی وجود داشته باشد که بازوی اجرایی به آنها توجه نکند اما از چشم مجموعه‌های علمی

او افزود: اثرگذاری مصوبات شورای شهر تهران بالاست، لذا هرچه این مصوبات علمی‌تر و دقیق‌تر باشد، طبیعتاً تأثیرش در سطح جامعه هم بیشتر است. گرچه در این سال‌ها در بعضی موضوعات مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی و در برخی دیگر مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهرداری تهران ورود کرده‌اند که در این لوايح، هم مردم احساس رضایتمندی بیشتری دارند و هم تغییر کمتری بخواهد اما باید در نظر داشت میزان مسایلی که شهر با آن درگیر است و تعداد لوايح و مصوبات شورای شهر خیلی بیشتر از تعداد پژوهش‌هایی است که به دست ما می‌رسد.

علوی گفت: وقتی در شورای شهر درگیر تصویب لایحه‌ای هستیم، طبیعتاً درگیر مسائل اجرایی نیز می‌شویم. تعداد اعضای شورای شهر ۲۱ نفر بیشتر نیست که با تجربیات، دانش، مشاورینی که دارند تا یک سطح مشخصی می‌توانند در موضوعات عمیق شوند. هرچه بخواهیم عمق این موضوعات بیشتر شود باید پژوهش بیشتری صورت گیرد.

علوی درباره جایگاه پژوهش و نوآوری در تصمیم‌گیری‌های شورای شهر تهران نیز گفت: گرچه از یک دهه پیش، پژوهش درباره مسائل شهری و شهرداری شکل عملیاتی گرفت اما به عقیده من باید بیش از پیش فرآیند تصمیم‌گیری بر اساس پژوهش کامل و جایگاه پژوهش در مصوبات شورای شهر پررنگ‌تر شود. به باور

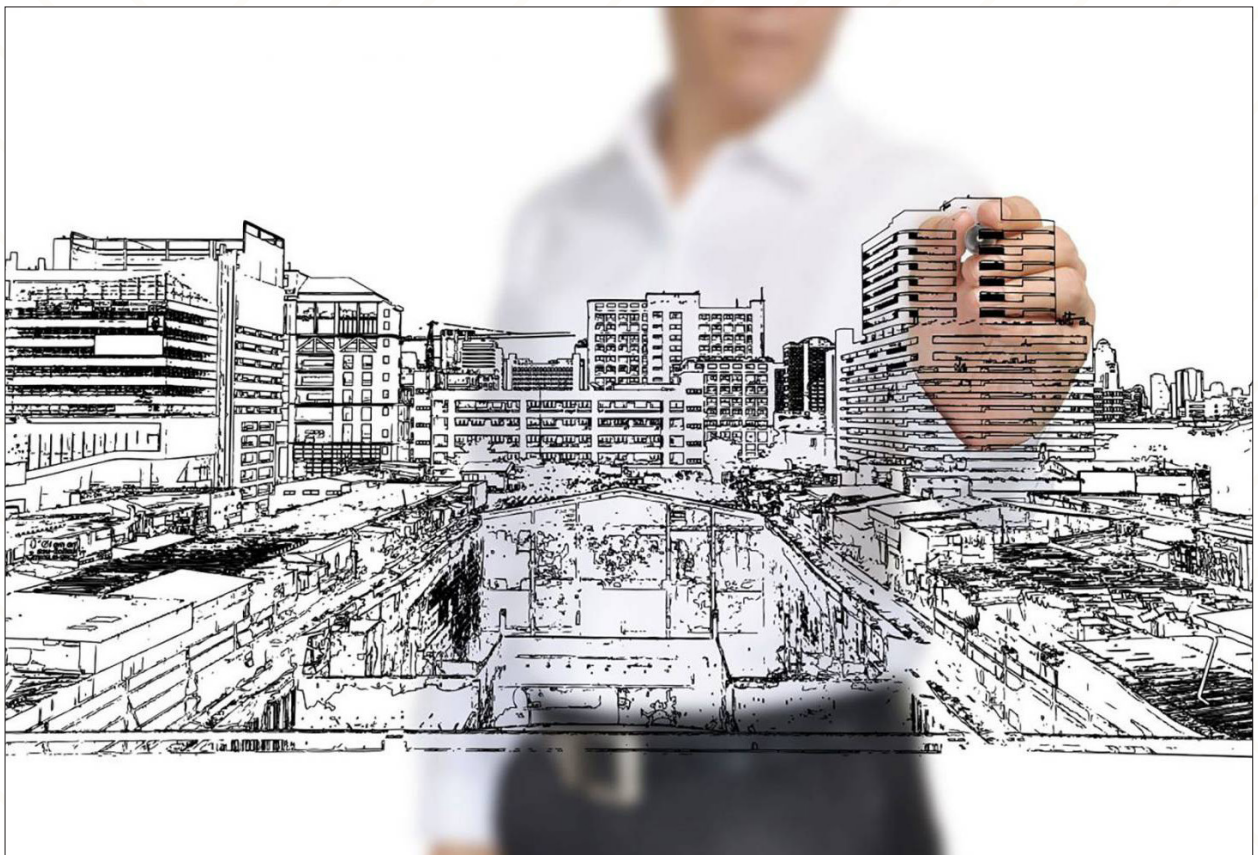
مخفی نمی ماند و توجه به آنها در زمان تصویب مصوبات، به نفع مردم و شهر تمام می شود.

علوی درباره نتایج برگزاری جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری در طی این سالها در تصمیمات شورای شهر و شهرداری تهران نیز گفت: از زمانی که اداره کنندگان شهر به پژوهشها و نتایج آن؛ اعتقاد بیشتری پیدا کردند این جشنوارهها هم اثرگذاری بالایی به دست آورد. در چند سال اخیر هم دوستان ما در پیوند حوزه پژوهشی و حوزه عملیاتی تلاش بسیار کردند اما متأسفانه در یک بازه زمانی شاهد افت در اینباره بودیم که دلایل متعددی داشت از جمله اینکه درآمدهای شهر و پروژههای اجرایی کاهش پیدا کرد. ولی در سالهای اخیر سعی کردیم مجدداً این جشنواره و موضوعات پژوهشی آن را در مصوبات بگنجانیم. او همچنین ستاد توان افزایشی سمنهای شهر تهران اشاره کرد و گفت: ستاد توان افزایشی سمنهای شهر تهران با دانشجویها، دانشگاهها و فرهیختگان ارتباط خوبی دارد و آنها هم به صورت پژوهش محور همراه ما هستند. همینطور مرکز پژوهشهای شورای شهر و مجموعههای دیدهبان دیگر نیز به تصمیم سازیهای ما کمک می کنند.

علوی بار دیگر بر تعدد مسائل و موضوعاتی که مدیریت شهری با آن درگیر است و سرعت آرام پژوهشها اشاره کرد و گفت:

معتقد هستیم که پژوهش کم کم جای خودش را باز کرده ولی هنوز تا جایگاه اصلی خیلی فاصله دارد. باید پل ارتباطی بین مراکز پژوهشی، دانشگاهها و مدیریت شهری، پژوهش باشد. باید به این باور و یقین رسید که مصوبات شورای شهر هرچه بر اساس پژوهشهای علمی باشد، طبیعتاً ماندگاری آن مصوبات و سودش برای شهر بیشتر خواهد بود

فاصله بین میزان موضوعاتی که مدیریت با آنها درگیر است و سرعت پژوهشهای زیاد است. گرچه باید این نکته را در نظر گرفت که با توجه به شرایط شهر پژوهش چقدر می تواند کمک کند و چقدر تاکنون کمک کرده است. کسانی که به مسائل شهری مسلط هستند می دانند که تاثیر پژوهش در تسهیل امور چقدر مهم است اما واقعیت این است که هنوز گفتمان و پژوهش در عملکرد مدیریت شهری جاری و ساری نشده است. او افزود: گرچه یک دهه است بحث حکمرانی یا حکم روایی شهری مطرح شده پس پژوهش هم جا افتاده اما هنوز نیاز به تبیین و زیرساختهای قانونی دارد. بعضی از قوانین باید اصلاح شود.





حمید جوانی

شهردار منطقه ۳

استفاده از فناوری و نوآوری در بهبود عملکرد مدیریت شهری

شهردار منطقه ۳ تهران گفت: برای بیشتر اقدامات جدیدی که در حوزه مدیریت شهری اتفاق می‌افتد، می‌توان از نوآوری و طرح‌های خلاقانه برای بهبود عملکرد و ارائه خدمات بهتر استفاده کرد.

حمید جوانی، شهردار منطقه ۳ تهران با بیان این مطلب گفت: پژوهش و نوآوری در حوزه مدیریت و اجرایی به کارهای زیرساختی برمی‌گردد، مثل تأمین منابع انرژی و روشنایی، ذخیره‌سازی منابع آب، ساخت بناهای هوشمند، هوشمندسازی فضای سبز.

و حوزه مجموعه شهرداری برقرار تا مسائل شهری با سرفصل‌های مختلف در حوزه‌های اجرایی به بحث و تبادل نظر گذاشته شود. وی درباره مهم‌ترین چالش‌هایی که در حال حاضر شهر تهران با آن روبه‌رو است نیز گفت: اولویت نخست آلودگی هواست که نیاز دارد

او در ادامه یادآور شد: از این جهت از هر دستاورد و فناوری جدید که در هر حوزه مدیریت شهری معرفی شود می‌توان برای ارائه خدمات بهتر به شهروندان استفاده کرد. برای نمونه شاید کمتر از ۱۰ سال پیش، هوشمندسازی فضای سبز در نگهداشت یا آبیاری در مدیریت شهری معنا نداشت ولی با ایده‌ها و نوآوری‌هایی که به‌وجود آمد حداقل در منطقه ۳ شاهد آبیاری و نگهداری سه بوستان به‌صورت هوشمند هستیم که سبب صرفه‌جویی در مصرف منابع از طریق ذخیره منابع آب و تأمین روشنایی از طریق انرژی خورشیدی شده است.

جوانی درباره چگونگی برقراری ارتباط بین فضای دانشگاهی و پژوهشی با بدنه اجرایی شهر نیز گفت: در حال حاضر ارتباط نسبتاً خوبی بین دانشگاه‌ها و مراکز علمی با مدیران شهری و جلسات منظمی برای رد و بدل کردن آخرین اطلاعات علمی با مجموعه‌های دانشگاهی وجود دارد. گرچه ممکن است به‌خاطر نبود ساختار و راهکار مشخص و مدون که ابلاغ شده باشد، از سوی برخی از مدیران شهری شاید به‌تعمیق می‌افتد.

وی افزود: اگر مسیر شکل‌دهی ارتباط بین بخش پژوهشی و اجرایی مشخص باشد خیلی بهتر و دقیق‌تر می‌توان عمل کرد تا اینکه هر مدیر بخواهد سلیقه‌ای عمل کند. به همین دلیل به‌عقیده بنده، باید این ارتباط به‌صورت قانونی و در قالب یک کار مشترک بین دانشگاه



در ترکیب‌بندی محلات ۱۲ گانه منطقه ۳ سعی شده از ظرفیت نخبگان و اساتید دانشگاهی استفاده شود و جلسات منظمی با آنها برگزار می‌شود. اتفاقاً وقتی در بعضی از مسائل از نظراتشان استفاده کردیم بسیار راهگشا بود. همچنین از نظرات ساکنان محله چه در حوزه‌های علمی و چه در حوزه‌های ورزشی هم استفاده می‌شود که البته این اقدام در مناطق دیگر و به‌طور کلی در سطح شهر تهران نیز وجود دارد و امید است با کمک همه بتوان شهر را بهتر اداره کرد

نیاز شهروندان و در نتیجه نیاز شهر را برطرف می‌کند. شهردار منطقه ۳ اضافه کرد: مرکز مطالعات می‌تواند درباره چارچوب‌هایی که مدیران شهری مناطق در اجرای آن دچار معضل‌هایی چون نبود زیرساخت‌های علمی و تئوریک هستند مطالعات دقیقی انجام دهد تا دست مدیران در عملیات‌های اجرایی مبتنی بر پژوهش بازتر شود.

وی درباره اهمیت برگزاری جشنواره‌هایی مانند جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری در برقراری ارتباط بین پژوهشگران و مدیران شهر نیز گفت: وقتی قرار است یک ایده خلاقانه اجرایی شود، به نیازهایی که در شهر وجود دارد، توجه و سعی می‌کنیم با استفاده از فناوری و پژوهش این نیازها و نواقص را رفع کنیم.

غیر از شهرداری سایر دستگاه‌های متولی هم کمک کنند تا هم یک کار مطالعاتی دقیق و مؤثری صورت گیرد و هم برای حل آن به‌صورت اجرایی و عملیاتی کمک کنند، یکی از این دستگاه‌های مجری هم شهرداری است. موضوع بعدی تسهیل و توسعه حمل‌ونقل عمومی و حل معضل ترافیک تهران است که اگر حمل‌ونقل عمومی بهبود پیدا کند و ساماندهی شود، بخشی از معضلات شهر تهران در حوزه ترافیک برطرف خواهد شد.

جوانی درباره نحوه استفاده از پژوهشگران و نخبگان در منطقه ۳ شهرداری تهران بیان کرد: در ترکیب‌بندی محلات ۱۲ گانه منطقه ۳ سعی شده از ظرفیت نخبگان و اساتید دانشگاهی استفاده شود و جلسات منظمی با آنها برگزار می‌شود. اتفاقاً وقتی در بعضی از مسائل از نظراتشان استفاده کردیم بسیار راهگشا بود. همچنین از نظرات ساکنان محله چه در حوزه‌های علمی و چه در حوزه‌های ورزشی هم استفاده می‌شود که البته این اقدام در مناطق دیگر و به‌طور کلی در سطح شهر تهران نیز وجود دارد و امید است با کمک همه بتوان شهر را بهتر اداره کرد.

وی درباره عملکرد مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران در راستای پیوند بخش دانشگاهی و حوزه خدمات شهر نیز گفت: این مرکز در چند سال اخیر جهت‌گیری‌های خوبی از نظر بررسی معضلات موضوعات شهری داشته و چالش‌ها و تهدیدهای شهر تهران را به‌خوبی شناسایی و مطالعه کرده و روی مسائلی متمرکز شده که





علی نصیری

مدیرعامل سازمان پیشگیری و مدیریت بحران
شهر تهران

تصمیم‌ها بر پایه داده اتخاذ شود نه سلايق فردی

تهران امروز بیش از هر زمان دیگری به تصمیم‌گیری‌های مبتنی بر پژوهش و داده نیاز دارد؛ تصمیم‌هایی که بتوانند از سایه نگاه‌های سلیقه‌ای عبور کنند و به حل ریشه‌ای مسائل شهری منجر شوند. در این میان، نقش نهادهای تخصصی و مدیران شهری در پیوند میان دانش و اجرا اهمیتی دوچندان یافته است. علی نصیری، رئیس سازمان مدیریت بحران شهرداری تهران، با تأکید بر ضرورت پژوهش‌های کاربردی، به مهم‌ترین چالش‌های مدیریت شهری، الزامات نهادینه‌سازی فرهنگ پژوهش محور و تجربه‌های موفق همکاری با دانشگاه‌ها و نخبگان علمی پرداخت.

می‌گیرد. این در حالی است که اگر پژوهش‌های عمیق و مورد اجماع وجود داشته باشد، تصمیم‌ها باید بر پایه داده و تحلیل علمی اتخاذ شوند، نه سلايق فردی.

رئیس سازمان مدیریت بحران شهرداری تهران به نقش شورای شهرو مدیران شهری در نهادینه‌سازی فرهنگ پژوهش محور اشاره کرد و معتقد است پژوهش در مدیریت شهری باید مستقیماً به پرسش‌ها و مسائل روز شهر پاسخ دهد.

❶ کندی پژوهش‌ها، مانع حل مسائل شهری

وی پژوهش را ابزاری برای تغییر ریل تصمیم‌گیری مدیران دانست و گفت: همان‌طور که آموزش می‌تواند رفتار شهروندان را تغییر دهد، پژوهش نیز می‌تواند مسیر تصمیم‌سازی را اصلاح کند. با این حال، یکی از چالش‌های مهم، طولانی شدن فرآیند پژوهش است. اگر طرح مسئله، انجام پژوهش و رسیدن به نتیجه زمان‌بر شود، تصمیم‌گیری‌ها کند می‌شود و مسائل شهری عملاً بدون پاسخ باقی می‌مانند. به باور نصیری، اگر پژوهش‌ها در بازه‌های زمانی مناسب و متناسب با نیاز مدیران تولید شوند، تمایل مدیران برای سفارش پژوهش‌های جدید افزایش می‌یابد.

وی همچنین بر تعهد پژوهشگران به انجام مطالعات کاربردی تأکید کرد و افزود: پژوهشگر شهری نباید صرفاً به نگاه تئوریک

نصیری در پاسخ به پرسشی درباره مهم‌ترین مسئله شهری تهران که امروز نیازمند پژوهش فوری و عمیق است، آلودگی هوا و ترافیک را در صدر فهرست چالش‌های شهری قرار می‌داد و گفت: این دو مسئله سال‌هاست که ذهن مدیران و شهروندان را به خود مشغول کرده‌اند، اما همچنان بر سر ریشه‌ها و علل اصلی آن‌ها توافق روشنی وجود ندارد.

به گفته رئیس سازمان مدیریت بحران، در سال‌های گذشته پژوهش‌های متعددی در حوزه آلودگی هوا و ترافیک انجام شده، اما این مطالعات اغلب پراکنده بوده و کمتر به یک چارچوب تحلیلی منسجم منتهی شده‌اند.

وی تأکید کرد: در حوزه ترافیک، هنوز به‌طور شفاف مشخص نیست مسئله اصلی حمل و نقل در تهران چیست و کدام مدهای حمل و نقلی، با چه سهم و اثربخشی، می‌توانند نقش کلیدی در حل این معضل ایفا کنند.

❷ غلبه نگاه‌های شخصی بر تصمیم‌های مبتنی بر داده

نصیری با انتقاد از غلبه نگاه‌های سلیقه‌ای بر برخی تصمیم‌گیری‌ها افزود: گاهی مشاهده می‌شود که یک روز بر سر اجرای تراموا جدال شکل می‌گیرد و نظرات شخصی بر فرآیند تصمیم‌گیری تحمیل می‌شود و روز دیگر، یک مد حمل و نقلی دیگر محور بحث قرار



نصیری ارتباط گسترده سازمان با شرکت‌های دانش‌بنیان را یکی از نقاط قوت مدیریت بحران تهران دانست و افزود: ما در برخی حوزه‌ها به لبه‌های دانش روز جهانی رسیده‌ایم. نمونه روشن آن، سامانه هشدار سریع زلزله تهران است که به‌عنوان یک ابرپروژه، با مشارکت چندین دانشگاه معتبر کشور طراحی و اجرا شده است.

● مدل سازی ریسک، نقشه راه ایمنی تهران

وی همچنین به پروژه‌های مدل‌سازی ریسک سیل و زلزله تهران اشاره کرد که با مشارکت ده‌ها نفر از نخبگان دانشگاه صنعتی شریف در حال انجام است. به گفته نصیری، طراحی نقشه‌های مختلف ریسک شهری، شناسایی مخاطرات ناشی از زلزله، سیل، طوفان و حتی مواد خطرناک شیمیایی و بیولوژیک، به‌صورت محله‌محله انجام شده و برای هرکدام راهکارهای مشخصی ارائه شده است.

● ارزیابی ایمنی ساختمان‌های بلندمرتبه؛ سرمایه‌گذاری برای آینده شهر

رئیس سازمان مدیریت بحران از اجرای ابرپروژه ارزیابی ایمنی ساختمان‌های مهم و بلندمرتبه تهران با همکاری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی خبر داد و تاکید کرد: این پروژه با تأمین مالی سازمان مدیریت بحران در حال اجراست و نقش مهمی در ارتقای تاب‌آوری و ایمنی شهر تهران ایفا می‌کند.

و علمی بسنده کند، بلکه باید به عملیاتی‌بودن نتایج پژوهش و امکان اجرای آن‌ها در مدیریت شهر توجه داشته باشد.

● کمیته‌های اندیشه‌ورز؛ تجربه‌ای کم‌سابقه در مدیریت شهری

نصیری در تشریح تجربه‌های سازمان مدیریت بحران در جذب ایده‌های نو و مشارکت نخبگان علمی، از شکل‌گیری ساختاری منسجم در این سازمان خبر داد و گفت: در حال حاضر حدود ۲۰ کمیته تخصصی اندیشه‌ورز در سازمان مدیریت بحران فعال هستند که این سطح از سازمان‌دهی در میان شهرداری‌های کشور کم‌سابقه و حتی بی‌سابقه است.

به گفته وی، حدود ۳۰۰ اندیشمند و نخبه علمی در جلسات منظم این کمیته‌ها حضور دارند و درباره موضوعاتی که قابلیت پژوهشی و اجرایی دارند، به بحث و ایده‌پردازی می‌پردازند. ویژگی مهم این فرآیند آن است که پژوهش‌ها مرحله‌به‌مرحله تا رسیدن به مرحله اجرا دنبال می‌شوند و ایده‌ها صرفاً در حد پیشنهاد باقی نمی‌مانند.

● دانش در قلب مدیریت بحران شهری

رئیس سازمان مدیریت بحران شهرداری تهران، نگاه این سازمان به دانش را نگاهی بنیادین توصیف و به نمادهای سازمانی اشاره کرد و گفت: رنگ سورمه‌ای جلیقه سازمانی ما نماد دانش است و بسیاری از پروژه‌های سازمان، مسیر علمی سنگین و دقیقی را طی می‌کنند.



امین نظری

رئیس گروه مطالعات ایمنی، امنیت و مدیریت
بحران مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

بازار تهران نیازمند تشکيل «ستاد مدیریت ایمنی» است

سن بالای برخی بناها مانند بازار تهران، باعث شده تا موضوع ایمنی در چنین فضاهایی به عنوان یکی از مباحث همیشگی مطرح باشد. محلی که تنها ماهیت تاریخی ندارد، بلکه یکی از جریان‌های اقتصادی پایتخت هم محسوب می‌شود؛ اما نمی‌توان این مهم را هم نادیده گرفت که ایمن‌سازی و حتی بازسازی برخی از مغازه‌ها در بازار کاری نیست به راحتی بتوان آن را انجام داد، دلیل این مسئله هم آن است که بازسازی نیازمند توقف کسب‌وکار بازاری‌ها برای مدتی ولو کوتاه خواهد بود. امین نظری، رئیس گروه مطالعات ایمنی، امنیت و مدیریت بحران مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران درباره وضعیت بازار معتقد است بازار از نظر کالبدی و زیرساختی در وضعیتی قرار دارد که نیازمند اقدامات جدی برای ارتقای ایمنی است. با او درباره چگونگی انجام اقدامات ایمنی به گفتگو نشستیم که در ادامه می‌خوانید:

■ آیا می‌توان گفت انبارداری در ساختمان‌های قدیمی بازار یکی از بمب‌های ساعتی این محدوده است؟

یکی از تهدیدهای جدی همین موضوع است. به‌ویژه در بخش جنوبی بازار، نفوذ فعالیت‌های پرخطر و انبارداری در ساختمان‌های قدیمی می‌تواند در صورت وقوع حادثه، دامنه خسارت را افزایش دهد. بنابراین شناسایی و تعیین تکلیف انبارهای غیرایمن و فعالیت‌های پرخطر ضروری است

■ برای کاهش ریسک در کوتاه‌مدت چه اقداماتی باید انجام شود؟

در کوتاه‌مدت باید انبارهای غیرایمن و فعالیت‌های پرخطر شناسایی و در صورت لزوم پلمب شوند. همچنین اصلاح و مقاوم‌سازی شبکه برق و گاز در راسته‌های اصلی، نصب سامانه‌های اعلام و اطفای حریق در نقاط پرخطر و اجرای مانورهای مشترک آتش‌نشانی و اصناف برای آموزش خروج اضطراری باید در دستور کار قرار گیرد

■ در نمونه‌های مشابه، چه اقداماتی برای کاهش حوادث انجام شده که می‌تواند برای بازار تهران قابل استفاده باشد؟

■ بازار تهران با توجه به وسعت، قدمت و حجم بالای فعالیت‌های اقتصادی، امروز از نظر ایمنی در چه وضعیتی قرار دارد؟

بررسی‌های کارشناسی نشان می‌دهد بازار تهران با وسعتی حدود ۱۱۰ هکتار و قدمتی بیش از ۱۰۰ سال، از نظر کالبدی و زیرساختی در وضعیتی قرار دارد که نیازمند اقدامات جدی برای ارتقای ایمنی است. فرسودگی بافت و تأسیسات، تراکم بالای جمعیت، محدودیت دسترسی نیروهای امدادی و وجود برخی فعالیت‌های پرخطر، از جمله مهم‌ترین چالش‌های ایمنی بازار هستند

■ چه بخش‌هایی از بازار از نظر وقوع حادثه آسیب‌پذیرتر هستند؟

تحلیل رخدادهای سال‌های اخیر نشان می‌دهد فعالیت‌های صنفی در حوزه‌هایی مانند پوشاک، پارچه، لوازم‌التحریر، کیف و کفش و فرش آسیب‌پذیری بیشتری دارند. همچنین فضاهای متروکه، کارگاه‌های غیرمجاز و محل‌های انبارداری قدیمی به‌عنوان کانون‌های بالقوه بحران شناسایی شده‌اند و ایمن‌سازی این بخش‌ها باید در اولویت اقدامات کوتاه‌مدت قرار گیرد

اصلاح و مقاوم سازی شبکه برق و گاز در راسته های اصلی، نصب سامانه های اعلام و اطفای حریق در نقاط پرخطر و اجرای مانورهای مشترک آتش نشانی و اصناف برای آموزش خروج اضطراری باید در دستور کار قرار گیرد

با این شرایط، مهم ترین اولویت مدیریت شهری در قبال بازار تهران چیست؟

ضروری است شهرداری تهران با هماهنگی سایر دستگاه های ذی ربط، اجرای «طرح جامع ارتقای ایمنی بازار» را در اولویت برنامه های خود قرار دهد. این طرح باید هم اقدامات فوری برای کاهش ریسک را دربرگیرد و هم برنامه های مرحله ای برای اصلاح زیرساخت ها، نوسازی بافت و افزایش توان واکنش اضطراری داشته باشد

در نهایت، اگر بخواهید یک هشدار جدی درباره وضعیت فعلی بازار تهران بدهید، چه می گوئید؟

بازار تهران هم میراث تاریخی شهر است و هم شریان حیاتی اقتصاد پایتخت. بنابراین ایمنی آن را نمی توان به بعد از وقوع حادثه موکول کرد. اجرای مرحله ای طرح جامع ارتقای ایمنی می تواند علاوه بر حفظ جان و مال شهروندان، موجب افزایش اعتماد عمومی، رونق اقتصادی و حفظ اصالت کالبدی و فرهنگی بازار تاریخی تهران شود

بررسی نمونه های مشابه در داخل و خارج کشور نشان می دهد ترکیب سه عامل، یعنی مدیریت متمرکز ایمنی، آموزش مستمر ذی نفعان و نوسازی زیرساخت های حیاتی، مؤثرترین الگو برای حفاظت از بافت های تجاری تاریخی است

در بازار اصفهان، نصب سامانه های هوشمند اعلام حریق، احداث ایستگاه آتش نشانی در محدوده بازار و آموزش کسبه به کاهش چشمگیر حوادث کمک کرده است. در بازار استانبول نیز ایجاد ساختار یکپارچه مدیریت ایمنی با همکاری شهرداری، آتش نشانی و اصناف نقش مؤثری در حفظ امنیت و میراث تاریخی بازار داشته است

با توجه به تعدد دستگاه های مسئول، آیا نبود یک مدیریت واحد ایمنی یکی از مشکلات بازار تهران نیست؟

قطعاً یکی از اقدامات مهم، تشکیل «ستاد مدیریت ایمنی بازار تهران» با مشارکت شهرداری، میراث فرهنگی و اتحادیه های صنفی است. بازار یک مجموعه پیچیده با کارکردهای مختلف است و برای مدیریت ایمنی آن نیاز به یک ساختار هماهنگ و یکپارچه داریم

این ستاد چه وظایفی باید داشته باشد؟

تدوین «دستورالعمل ایمنی بازار» و الزام رعایت آن در صدور و تمدید پروانه های کسب، طراحی مسیرهای امداد اضطراری در هماهنگی با طرح تفصیلی منطقه ۱۲، استقرار ایستگاه های آتش نشانی و واکنش سریع در محدوده بازار و اجرای برنامه نوسازی تدریجی بافت فرسوده از جمله اقداماتی است که می تواند در این چارچوب دنبال شود.

آیا می توان برای حل مشکل ایمنی بازار صرفاً روی بودجه شهرداری حساب کرد؟

نوسازی چنین محدوده گسترده ای نیازمند مشارکت مالکان، حمایت مالی دولت و شهرداری و همکاری دستگاه های مختلف است. نمی توان انتظار داشت یک دستگاه به تنهایی بتواند این مسئله را حل کند. برنامه نوسازی باید تدریجی، مرحله ای و با مشارکت ذی نفعان انجام شود.





مصطفی عراقی

مدیر گروه مطالعات ساماندهی صنایع و مشاغل
مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

دستفروشی یکی از پیچیده ترین مسائل مدیریت شهری است

دستفروشی را باید پدیده ای عجیب شده با مترو و برخی خیابان های مطرح تهران، مانند خیابان انقلاب، دانست؛ پدیده ای که طی سال های گذشته نه تنها حضور پررنگ تری در فضای شهری پیدا کرده، بلکه به یکی از بخش های قابل توجه اقتصاد غیررسمی شهر نیز تبدیل شده است. بساط هایی که در ایستگاه های مترو، پیاده راه ها و نقاط پر تردد شهر برپا می شوند، برای بخشی از شهروندان امکان دسترسی آسان تر و گاه ارزان تر به کالاهای مورد نیازشان را فراهم می کنند و در مقابل، برای گروهی از فروشندگان نیز به یکی از معدود راه های کسب درآمد تبدیل شده اند. مصطفی عراقی، مدیر گروه مطالعات ساماندهی صنایع و مشاغل مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران معتقد است، تنها راهکار پایدار، ساماندهی دستفروشان، ایجاد بازارچه های استاندارد و همکاری همه دستگاه های مسئول است. با او درباره شیوه های صحیح این ساماندهی و همچنین الگوهای جهانی به گفتگو نشستیم که در ادامه می خوانید:

ریشه های شکل گیری پدیده دستفروشی از کشور و به ویژه تهران به عنوان پایتخت از کجا نشأت گرفته است؟

براساس پژوهش های انجام شده، دو عامل اصلی در گسترش این پدیده نقش دارند؛ نخست مهاجرت گسترده از روستاها به شهرها است که در نتیجه تضعیف اقتصاد کشاورزی، کاهش فرصت های شغلی و نبود مهارت های لازم برای ورود به بازار کار شهری رخ می دهد. مسئله مهمی که باید در اینجا به آن اشاره کنم، این است که حدود یک چهارم مهاجرت های بین استانی کشور به مقصد تهران انجام می شود و تا سال ۱۴۰۰ نیز حدود ۲۰۰ هزار نفر از کشورهای همسایه وارد تهران شده اند.

اصلی ترین چالش برای مدیریت این پدیده در کشورمان چیست؟

دستفروشی یکی از پیچیده ترین مسائل مدیریت شهری است؛ زیرا از یک سو باید حقوق کسبه دارای مجوز حفظ شود و از سوی دیگر نمی توان حق اشتغال و معیشت اقشار آسیب پذیر را نادیده گرفت. بخش مهمی از دستفروشی نتیجه بیکاری، رکود اقتصادی و تورم است و تا زمانی که این مشکلات ادامه داشته باشد، عرضه و تقاضا برای دستفروشی نیز پابرجا خواهد ماند. به همین دلیل، سیاست های مقطعی و برخوردهای صرفاً قهری، علاوه بر هزینه اجتماعی بالا، آثار موقتی دارند.

دیگر کشورها برای مدیریت فروشندگان خیابانی چه برنامه و

الگویی را دنبال می کنند؟

کشورهایی مانند تایلند، فرانسه و سریلانکا دستفروشی را به رسمیت شناخته اند، اما نمونه موفق تر مربوط به سنگاپور است؛ جایی که حدود ۵۰

هزار دستفروش در فضاهای مشخص و تحت نظارت فعالیت می کنند و دولت امکاناتی مانند آب، برق، سیستم دفع زباله و زیرساخت های بهداشتی را برای آنان فراهم کرده است. علاوه بر این، آموزش های بهداشت فردی، بهداشت مواد غذایی و اصول تغذیه نیز به دستفروشان ارائه می شود.

از نگاه شما کدام الگو برای پیاده سازی در تهران با هدف ساماندهی دستفروشان مناسب است؟

تهران نیز می تواند از این تجربه ها استفاده کند، اما مسئله اصلی این است که ساماندهی باید با اطلاع رسانی چهره به چهره آغاز شود، سپس ثبت نام، شناسایی و امتیازبندی افراد انجام گیرد تا نیازمندان واقعی مشخص شوند. در مرحله بعد باید با مشارکت معتمدان محلی، سازمان های مردم نهاد و مالکان اراضی، مکان های مناسب برای ایجاد بازارچه ها شناسایی و تفاهم نامه های لازم میان شهرداری، مالکان و نیروی انتظامی منعقد شود تا دستفروشان در چارچوبی قانونی به این فضاها منتقل شوند.

برای حل این معضل در نهایت چه کار باید کرد؟

ساماندهی موفق دستفروشان تنها با همکاری شهرداری، وزارت صنعت، اتاق اصناف، سازمان تأمین اجتماعی، سازمان بهزیستی، کمیته امداد، سازمان های مردم نهاد، دستگاه قضایی و نیروی انتظامی امکان پذیر است. واقعیت ماجرا در حوزه دستفروشان پایتخت آن است که راه حل این مسئله برخورد صرفاً پلیسی نیست، بلکه باید مدیریت فضاهای عمومی شفاف شود تا ضمن حفظ معیشت دستفروشان، نظم، زیبایی بصری و کیفیت فضاهای شهری نیز ارتقاء یابد.



فاطمه تنهایی

شهردار منطقه ۸ شهرداری تهران

کارکردهای فرهنگی شهرداری‌ها در چارچوب حکمرانی شهری معاصر

فاطمه تنهایی شهردار منطقه ۸ شهرداری تهران در یادداشتی درباره کارکردهای فرهنگی شهرداری‌ها نوشت: در دهه‌های اخیر، شهرها از فضاهایی صرفاً کالبدی و اداری به میدان‌هایی پیچیده از تعاملات اجتماعی، فرهنگی و ارتباطی تبدیل شده‌اند. این دگرگونی، پیامد مستقیم تحول در شیوه‌های زیست شهری، گسترش رسانه‌ها، تنوع هویتی و افزایش نقش کنشگران محلی در فرآیندهای تصمیم‌گیری است. در چنین شرایطی، دیگر نمی‌توان مدیریت شهری را به ارائه خدمات عمرانی و زیرساختی فروکاست؛ بلکه «حکمرانی شهری» به مثابه چارچوبی نوین مطرح می‌شود که در آن معنا، فرهنگ، ارتباط و مشارکت شهروندان جایگاهی بنیادین می‌یابد. در قلب این تحول، شهرداری‌ها قرار دارند؛ نهادهایی که امروزه ناگزیرند فراتر از کارکردهای اجرایی سنتی، نقش فعالی در سیاست‌گذاری و مدیریت فرهنگی شهر ایفا کنند.

عمومی و حتی پویایی اقتصادی موفق‌تر عمل کرده‌اند. با این حال، در بسیاری از شهرها، از جمله در ایران، هنوز نوعی ابهام نظری و عملی در تعریف و تبیین کارکردهای فرهنگی شهرداری‌ها وجود دارد. این ابهام موجب شده است که فعالیت‌های فرهنگی شهری اغلب به مجموعه‌ای از برنامه‌های مقطعی، رویدادمحور و کم‌اثر تقلیل یابد که پیوند اندکی با حکمرانی شهری و سیاست‌گذاری کلان دارند. مسئله اصلی در اینجا، نه فقدان فعالیت فرهنگی، بلکه نبود نگاه حکمرانی‌محور به فرهنگ در ساختار شهرداری‌هاست. در الگوهای رایج، فرهنگ معمولاً در قالب معاونت‌ها یا سازمان‌های وابسته تعریف می‌شود که وظیفه آن‌ها اجرای برنامه‌ها، برگزاری جشنواره‌ها یا تولید محصولات فرهنگی است. این در حالی است که در چارچوب حکمرانی شهری معاصر، فرهنگ باید به عنوان یک حوزه راهبردی در سیاست‌گذاری شهری تلقی شود؛ حوزه‌ای که با برنامه‌ریزی فضایی، توسعه اجتماعی، ارتباطات شهری و حتی سیاست‌های اقتصادی درهم‌تنیده است. بدون چنین نگاهی، فعالیت‌های فرهنگی شهرداری‌ها فاقد انسجام، تداوم و اثرگذاری پایدار خواهند بود.

از منظر علوم ارتباطات، شهر یک «فضای معنا ساز» است؛ فضایی

فاطمه تنهایی شهردار منطقه ۸ شهرداری تهران در یادداشتی درباره کارکردهای فرهنگی شهرداری‌ها نوشت: در دهه‌های اخیر، شهرها از فضاهایی صرفاً کالبدی و اداری به میدان‌هایی پیچیده از تعاملات اجتماعی، فرهنگی و ارتباطی تبدیل شده‌اند. این دگرگونی، پیامد مستقیم تحول در شیوه‌های زیست شهری، گسترش رسانه‌ها، تنوع هویتی و افزایش نقش کنشگران محلی در فرآیندهای تصمیم‌گیری است. در چنین شرایطی، دیگر نمی‌توان مدیریت شهری را به ارائه خدمات عمرانی و زیرساختی فروکاست؛ بلکه «حکمرانی شهری» به مثابه چارچوبی نوین مطرح می‌شود که در آن معنا، فرهنگ، ارتباط و مشارکت شهروندان جایگاهی بنیادین می‌یابد. در قلب این تحول، شهرداری‌ها قرار دارند؛ نهادهایی که امروزه ناگزیرند فراتر از کارکردهای اجرایی سنتی، نقش فعالی در سیاست‌گذاری و مدیریت فرهنگی شهر ایفا کنند.

فرهنگ شهری در حکمرانی معاصر، نه یک حوزه حاشیه‌ای و تزئینی، بلکه یکی از ارکان اصلی توسعه پایدار و کیفیت زندگی شهری است. تجربه‌های جهانی نشان می‌دهد که شهرهایی که سیاست‌های فرهنگی منسجم، مشارکتی و ارتباط‌محور دارند، در تقویت سرمایه اجتماعی، حفظ هویت شهری، افزایش اعتماد



که در آن روایت‌ها، نمادها و گفتمان‌ها شکل می‌گیرند و بازتولید می‌شوند. شهرداری‌ها در این فضا، صرفاً مجری سیاست‌ها نیستند، بلکه کنشگرانی ارتباطی‌اند که می‌توانند در شکل‌دهی به هویت شهری، بازنمایی ارزش‌های مشترک و تسهیل گفت‌وگوی اجتماعی نقش آفرینی کنند. سیاست‌گذاری فرهنگی شهری، در این معنا، فرآیندی ارتباطی است که بدون مشارکت فعال شهروندان، گروه‌های فرهنگی، رسانه‌ها و نهادهای مدنی، به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.

با این حال، بخش قابل توجهی از سیاست‌های فرهنگی شهری همچنان با رویکردی از بالا به پایین طراحی می‌شوند و شهروندان در بهترین حالت، مخاطب برنامه‌ها تلقی می‌شوند، نه شریک در تولید معنا و تصمیم‌گیری. بازاندیشی کارکردهای فرهنگی شهرداری‌ها مستلزم عبور از این منطق خطی و حرکت به سوی الگوهای شبکه‌ای و مشارکتی است. در چنین الگویی، شهرداری نقش «تسهیل‌گر فرهنگی» را بر عهده می‌گیرد؛ نهادی که با ایجاد بسترهای ارتباطی، حمایت از ابتکارات محلی و هماهنگی میان کنشگران مختلف، امکان بروز خلاقیت فرهنگی و مشارکت اجتماعی را فراهم می‌سازد. این تغییر نقش، به‌ویژه در شهرهایی با تنوع فرهنگی و اجتماعی بالا، اهمیت دوچندان دارد؛ چراکه سیاست‌های فرهنگی یک‌دست و متمرکز، نه تنها پاسخ‌گوی نیازهای متنوع شهروندان نیستند، بلکه می‌توانند به حذف صداهای حاشیه‌ای و تضعیف سرمایه اجتماعی منجر شوند.

تجربه‌های بین‌المللی نشان می‌دهد که موفق‌ترین سیاست‌های فرهنگی شهری، آن‌هایی هستند که فرهنگ را در پیوند با حکمرانی چندسطحی و میان‌بخشی تعریف می‌کنند. در این رویکرد، برنامه‌ریزی فرهنگی با توسعه محله‌ای، سیاست‌های اجتماعی، گردشگری شهری، اقتصاد خلاق و حتی سیاست‌های زیست‌محیطی هم‌افزا می‌شود. در چنین شرایطی، نقش شهرداری نه صرفاً تأمین‌کننده بودجه یا مجری برنامه‌ها، بلکه هماهنگ‌کننده شبکه‌ای از کنشگران و منابع است. با این حال، در بسیاری از شهرهای ایرانی، این پیوندهای میان‌بخشی هنوز به صورت نظام‌مند شکل نگرفته و فعالیت‌های فرهنگی اغلب در حاشیه تصمیمات کلان شهری باقی مانده‌اند.

چالش دیگر، ضعف ارزیابی و یادگیری نهادی در سیاست‌های فرهنگی شهری است. بسیاری از برنامه‌های فرهنگی بدون

شاخص‌های روشن اثرگذاری طراحی می‌شوند و پس از اجرا، ارزیابی دقیقی از پیامدهای اجتماعی، فرهنگی و ارتباطی آن‌ها صورت نمی‌گیرد. این وضعیت، امکان اصلاح سیاست‌ها، انباشت تجربه و حرکت به سوی حکمرانی مبتنی بر شواهد را محدود می‌کند. در حالی که حکمرانی فرهنگی معاصر، مستلزم بازخورد مستمر، گفت‌وگوی انتقادی و انعطاف‌پذیری در سیاست‌گذاری است. در این میان، ابزارهای ارتباطی و رسانه‌ای شهرداری‌ها می‌توانند نقشی تعیین‌کننده ایفا کنند. روابط عمومی شهری، اگر از کارکرد صرفاً اطلاع‌رسانی و تبلیغاتی فاصله بگیرد و به سمت مدیریت گفت‌وگوی فرهنگی حرکت کند، می‌تواند به یکی از ارکان حکمرانی فرهنگی بدل شود. استفاده خلاقانه از رسانه‌های دیجیتال، شبکه‌های اجتماعی و فضاهای تعاملی، امکان مشارکت گسترده‌تر شهروندان در سیاست‌های فرهنگی را فراهم می‌آورد؛ مشروط بر آنکه این ابزارها نه برای بازتولید گفتمان‌های رسمی، بلکه برای شنیدن صداهای متنوع و شکل‌دهی به گفت‌وگوی واقعی به کار گرفته شوند. بر این اساس، بازاندیشی کارکردهای فرهنگی شهرداری‌ها را باید بخشی از پروژه بزرگ‌تر «نوآوری در حکمرانی شهری» دانست. نوآوری در این معنا، صرفاً به معنای استفاده از فناوری‌های نوین نیست، بلکه ناظر بر تحول در منطق تصمیم‌گیری، شیوه‌های ارتباطی و نسبت نهاد مدیریت شهری با شهروندان است. شهرداری‌ای که فرهنگ را به عنوان سرمایه‌ای راهبردی و نه هزینه‌ای جانبی تلقی می‌کند، می‌تواند از طریق سیاست‌گذاری فرهنگی هوشمند، به تقویت هویت شهری، افزایش همبستگی اجتماعی و ارتقای تاب‌آوری شهر کمک کند. در جمع‌بندی می‌توان گفت که گذار از «مدیریت خدماتی» به «حکمرانی فرهنگی» مستلزم بازتعریف نقش شهرداری‌ها، بازسازی سازوکارهای ارتباطی و نهادینه‌سازی مشارکت فرهنگی شهروندان است. بدون چنین تحولی، فعالیت‌های فرهنگی شهری در سطحی نمادین و کم‌اثر باقی خواهند ماند. ویژه‌نامه‌هایی مانند «شهرپژوه» می‌توانند با برجسته‌سازی این مباحث، زمینه گفت‌وگوی علمی و سیاستی را فراهم آورند که در نهایت به ارتقای کیفیت حکمرانی شهری در ایران بینجامد. بازاندیشی کارکردهای فرهنگی شهرداری‌ها، نه یک دغدغه نظری صرف، بلکه ضرورتی عملی برای مواجهه با پیچیدگی‌های شهر معاصر و ساختن آینده‌ای پایدار و معنادار برای زیست شهری است.



محمدصابر باغخانی پور

مدیرکل محیط زیست و توسعه پایدار
شهرداری تهران

روایت پژوهش‌هایی که به کمک محیط زیست تهران آمدند

مدیرکل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران با اشاره به پژوهش‌های کاربردی در حوزه‌هایی مانند پایش آنلاین آلودگی، بازچرخانی آب خاکستری و توسعه نیروگاه‌های خورشیدی، تأکید کرد: هر پژوهشی هرچند به نتیجه نرسد، به تجربه و علم ما می‌افزاید. محمد صابر باغخانی پور در اداره کل محیط زیست و توسعه پایدار به عنوان متولی مدیریت انرژی در شهرداری تهران، به منظور برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری و نظارت بر توسعه و کاربرد انرژی‌های تجدیدپذیر و بهینه سازی مصرف انرژی و مدیریت سبز در شهر فعالیت می‌کند.

گفت پژوهش‌های خوبی در حوزه‌هایی مانند آلودگی‌های هوا، آب و صوت، انرژی‌های تجدیدپذیر، چگونگی مصرف بهینه انرژی‌ها، اصلاح الگوی مصرف و توسعه انرژی‌های خورشیدی، ضرورت و چگونگی ایجاد تصفیه‌خانه‌های فاضلاب شهری و بررسی مدل‌های مختلف آن، چگونگی کاهش فشار بر منابع زیرزمینی، روش‌های جلوگیری از آلودگی هوا و روش‌های حل آلودگی هوا، پایش‌های آنلاین محیط زیستی، لزوم ایجاد مدیریت خانه‌های سبز آن هم نه صرفاً با کاشت درخت و ایجاد فضای سبز در ساختمان‌ها بلکه با مدیریت صحیح انرژی، ضرورت و چگونگی استفاده از پساب و آب‌های سطحی استفاده بهینه از منابع آب، بازچرخانی آب خاکستری و آب باران و مدیریت اصولی پسماند و ... انجام شده است و به حل بخشی از این چالش‌ها از این طریق کمک شده است.

به گفته او یکی از طرح‌های اجرایی محیط زیستی در شهرداری طرح طرح L.E.Z است که در توضیح آن باید گفت مناطق کم انتشار (Low Emission Zone) مناطق جغرافیایی هستند که با هدف بهبود کیفیت هوا ایجاد می‌شوند. برای رسیدن به این هدف، خودروهای با آلایندگی بالا و غیراستاندارد از تردد در این مناطق منع می‌شوند و دسترسی وسایل نقلیه به آنها بر اساس میزان انتشار آلودگی‌شان تعریف و محدود و برای این مناطق استانداردهای خاصی در نظر گرفته می‌شود.

باغخانی پور در خصوص ضرورت بکارگیری پژوهش‌ها گفت: قاعدتاً در حوزه‌های تخصصی که فضای سیاست‌گذاری دنبال می‌شود و این سیاست‌گذاری باید منتج به حل مسائل کلان و چالش‌های کلان کشور شود، پژوهش حرف نخست را می‌زند. در مجموعه شهرداری تهران هم در حوزه‌های تخصصی شهری ابتدا مباحث مطالعاتی و آسیب‌شناسی انجام و سپس کاربست مورد نظر اجرا می‌شود.

دانش آموخته دکتری محیط زیست از دانشگاه شهید بهشتی با تأکید بر این که تکنولوژی همراه با سرمایه‌گذاری صحیح قادر است بسیاری از هزینه‌های ثانویه و بلندمدت را کاهش دهد و بهره‌وری خدمات را به دنبال داشته باشد افزود: این امر در حوزه محیط زیست شهری یک ضرورت است از این رو ما در این بخش از طرح‌های نوآورانه و معرفی آن‌ها به دستگاه‌های اجرایی، حمایت می‌کنیم. اساس این طرح‌ها بی‌شک تحقیق و پژوهش کارشناسی و علمی است.

باغخانی پور یادآور شد: این گونه نیست که اگر یک پژوهش به ثمر نرسید مشکلی متوجه آن باشد. قاعدتاً هر پژوهشی به تجربه و علم ما می‌افزاید اما گاهی فاصله زیادی بین پژوهش‌ها و اجراست و در بیشتر مواقع عوامل دیگری در آن دخیل است.

وی ادامه داد: در حوزه اجرایی محیط زیست این که آیا در شهرداری تهران پژوهش‌ها منتج به فعالیت‌های اجرایی شدند یا خیر، باید



باغخانی پور گفت: اجرای این طرح در تهران برای حل بخشی از معضل آلودگی هوا که سالهاست در سطح تهران اجرا می شود برگرفته و برآمده از یک تحقیق پژوهشی کامل است و یا اجرای محلی تصفیه خانه های فاضلاب یا روان آب ها دقیقا از دل پژوهش برآمده است. در زمینه نیروگاه های خورشیدی و چگونگی مدیریت انرژی مسائل جدیدی مانند هوشمندسازی مدیریت و کنترل هوشمند مدیریت از موضوعات جدید و پژوهش محور است.

وی در خصوص افتتاح نخستین دهکده محیط زیستی در منطقه ۲۰ تهران که باید برای آن نیروگاه خورشیدی، تصفیه خانه و فضای سبز مسیر دوچرخه سواری در نظر گرفته شود و این که آیا این طرح قابل تعمیم به سایر مناطق تهران هست گفت: شاید در نقاط دیگر تهران چنین امکانی نباشد باید دید چقدر ضرورتش در مناطق دیگر احساس و برای آن برنامه ریزی می شود. ما در اینجا سعی کردیم یک فضای آموزشی و گردشگری فراهم کنیم، فضایی که دانش آموزان و

در تهران برای حل بخشی از معضل آلودگی هوا که سالهاست در سطح تهران اجرا می شود برگرفته و برآمده از یک تحقیق پژوهشی کامل است و یا اجرای محلی تصفیه خانه های فاضلاب یا روان آب ها دقیقا از دل پژوهش برآمده است. در زمینه نیروگاه های خورشیدی و چگونگی مدیریت انرژی مسائل جدیدی مانند هوشمندسازی مدیریت و کنترل هوشمند مدیریت از موضوعات جدید و پژوهش محور است

خانواده هایشان، دانشجویان، فعالان و علاقه مندان به مباحث محیط زیست هم از فضای مفرح لذت ببرند هم با دیدن مراکزی مانند تصفیه خانه ها و نیروگاه های خورشیدی به صورت مستقیم و غیر مستقیم آموزش ببینند و با مباحث محیط زیست و توسعه پایدار شهر از نزدیک آشنا شوند. امیدواریم اجرای این طرح هم تا سال ۱۴۰۵ عملیاتی شود. از این منظر معرفی، آموزش و ایجاد حساسیت می تواند مقدمه انجام تحقیق و پژوهش های مرتبط یا انتخاب رشته در این حوزه ها باشد.

وی در پاسخ به این پرسش که مهم ترین چالش کنونی که در حوزه محیط زیست و توسعه پایدار در شهر تهران چیست و چه تفاوتی با سایر کلان شهرها دارد بیان کرد: به نظرم در حال حاضر معضل آلودگی هوا است. که نیاز به یک هماهنگی بین بخشی و بین

دستگاهی و یک نهاد بالادستی قدرتمند هماهنگ کننده دارد که بتواند همه دستگاه ها و نهادهای مرتبط را به خط کند. فقط در این صورت مسئله آلودگی هوای تهران حل می شود. یک دستگاه به تنهایی حل کننده معضل آلودگی هوای یک کلان شهر نیست. برقی کردن ناوگان حمل و نقل، گسترش مترو، اجرای طرح های ترافیکی جدید هرچند سهم بسزایی در کاهش آلودگی دارند اما نه کافی هستند نه این وظیفه به تنهایی بر عهده یک دستگاه است.

او در خصوص استقبال بخش محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران از گروه نخبگان و دانشگاهی در مطالعات، برنامه ریزی و اجرای طرح هایش گفت: برگزاری اولین رویداد «هوای پاک، از ایده تا عمل» در سال ۱۴۰۳ به همت شهرداری تهران با هدف ارتقاء کیفیت هوای پایتخت، توانمندسازی و مشارکت شهروندان در کاهش آلودگی هوا، توسعه زیرساخت های حمل و نقل برقی، هدایت رفتارهای شهروندی و گسترش فضای سبز با حضور اساتید دانشگاهی، نخبگان علمی و پژوهشی و خبرگان اجرایی انجام شد و همه شرکت های دانش بنیان و دانشگاه ها و دانشجویان علاقه مند حضور داشتند و فراخوان عمومی دادیم که هرکسی ایده خوبی برای مقابله با آلودگی هوا دارد به شهرداری ارائه کند.

او همچنین از ارائه فراخوان شرکت در رویداد «آب در نقطه تصمیم» در زمستان امسال با هدف کاهش فشار بر منابع آب خام و زیرزمینی، کاهش استفاده از آب تصفیه شده برای آبیاری فضای سبز، احیا قنات ها و جلوگیری از حفر چاه های جدید، پایداری منابع آب و بهره برداری هدفمند از روان آب ها، هوشمندسازی و استفاده از فناوری ها و تکنولوژی ها برای حل مسائل آلودگی های آبی و حوزه فاضلاب شهری خبر داد که جامعه هدف آن دانشجویان، جامعه دانشگاهی و شرکت های دانش بنیان بوده اند.

این مدیرکل همچنین به طرح های جدیدی همچون استارتاپ ها اشاره کرد که اگر به شکل محصول یا نسخه ابتدایی قابل ارائه باشد و قابلیت اجرایی و بازاریابی داشته باشد مورد حمایت شهرداری قرار می گیرد.

او توضیح داد: رویداد رقابت استارتاپی «ایده سبز» با هدف شناسایی، حمایت و توانمندسازی ایده های نوآورانه در حوزه محیط زیست و توسعه پایدار از نوآوران، پژوهشگران، دانشجویان، فعالان حوزه فناوری و علاقه مندان دعوت کرده تا در یک رقابت استارتاپی شرکت کنند و طرح ها و ایده های خود در حوزه محیط زیست را در حضور داوران تخصصی ارائه کنند.



عباس حیدری

مدیر عامل شرکت برج میلاد

تحول در رویکردهای مدیریتی برج میلاد پس از مطالعات علمی

پژوهش زمانی ارزش آفرین است که وارد چرخه تصمیم‌سازی شود و به سرمایه‌ای برای مدیریت تبدیل شود؛ رویکردی که در مجموعه برج میلاد تهران دنبال شده و با اتکا به مطالعات علمی، تصمیم‌ها از نگاه کوتاه‌مدت اجرایی به تحلیل‌های رفتار مخاطب، بهینه‌سازی انرژی و ارزیابی اقتصادی رویدادها سوق یافته است. مسئولان مجموعه برج میلاد بر این باورند که نتایج پژوهش‌ها حتی در تغییر رویکرد توسعه فضاهای تجاری و تقویت تجربه بازدیدکنندگان اثر مستقیم داشته و در سطح شهری نیز می‌تواند به ارتقای حکمرانی و تصمیم‌گیری داده‌محور در تهران کمک کند.

اگر پژوهش وارد فرآیند تصمیم‌سازی نشود، عملاً کارکرد خود را از دست می‌دهد. ما تلاش کردیم خروجی مطالعات مستقیماً در جلسات تصمیم‌گیری مطرح و مبنای اقدام قرار گیرد. برای نمونه، تحلیل داده‌های فروش و تردد نشان داد برخی برنامه‌های پرهزینه، بازده مورد انتظار را ندارند. بر همین اساس تقویم رویدادهای مجموعه بازنگری شد و تمرکز بیشتری بر برنامه‌های خانواده‌محور و گردشگرپسند قرار گرفت. نتیجه این تغییر را هم در رضایت مخاطب و هم در پایداری درآمد مشاهده کردیم. بنابراین می‌توان گفت پژوهش در عمل روی تصمیم‌ها اثر ملموس گذاشته است.

آیا موردی بوده که نتایج یک پژوهش باعث تغییر رویکرد یا انصراف از اجرای پروژه شده باشد؟

بله، اتفاقاً یکی از تجربه‌های ارزشمند مدیریتی ما همین بود. در مقطعی طرحی برای توسعه بخشی از فضاهای تجاری مطرح بود و نگاه اولیه بیشتر بر افزایش درآمد مستقیم متمرکز بود. اما مطالعه امکان‌سنجی که انجام شد نشان داد افزایش تراکم کاربری تجاری ممکن است به افت کیفیت تجربه بازدیدکننده و کاهش ماندگاری او در مجموعه منجر شود. با توجه به این نتایج، مقیاس طرح اصلاح شد و بخشی از فضا به کاربری فرهنگی و تجربه‌محور اختصاص یافت. به اعتقاد من این دقیقاً جایی است که پژوهش از هزینه به سرمایه تبدیل می‌شود.

عباس حیدری، مدیر عامل شرکت برج میلاد در گفت و گویی معتقد است اگر پژوهش وارد فرآیند تصمیم‌سازی نشود، عملاً کارکرد خود را از دست می‌دهد. وی تأکید دارد که این دقیقاً جایی است که پژوهش از هزینه به سرمایه تبدیل می‌شود.

در حوزه مسئولیت و فعالیت‌های خود، چه اقداماتی انجام داده‌اید که مبتنی بر پژوهش و مطالعات علمی بوده است؟

در دوره مسئولیت‌م در مجموعه برج میلاد تهران، تلاش کرده‌ایم تصمیم‌ها صرفاً بر پایه نگاه اجرایی کوتاه‌مدت نباشد و حتماً پشتوانه تحلیلی داشته باشد. به همین دلیل در چند محور اصلی از ظرفیت مطالعات علمی استفاده کردیم؛ از جمله تحلیل الگوی حضور و ماندگاری بازدیدکنندگان، مطالعات بهینه‌سازی مصرف انرژی در مجموعه و همچنین بررسی اقتصادی رویدادها و کاربری فضاها. به طور مشخص، قبل از هرگونه تغییر در چیدمان فضاهای خدماتی و تجاری، مطالعات رفتار مخاطب انجام شد. نتایج نشان داد کیفیت تجربه بازدیدکننده در بلندمدت اثر اقتصادی بیشتری نسبت به افزایش صرف فضاهای تجاری دارد. همین یافته باعث شد رویکرد ما از توسعه فیزیکی صرف به سمت ارتقای تجربه کاربر حرکت کند.

پژوهش‌ها و مطالعات انجام‌شده تا چه میزان در تصمیم‌گیری‌ها و اجرای برنامه‌های شما تأثیرگذار بوده‌اند؟



□ آیا سازوکاری برای استفاده از ظرفیت نخبگان و شهروندان متخصص دارید؟

بله، در سال‌های اخیر تلاش کرده‌ایم از مدل‌های مشارکت باز بیشتر استفاده کنیم. یکی از روش‌ها، اعلام فراخوان‌های مسئله‌محور بوده که در آن چالش‌های مشخص مجموعه مطرح و از دانشگاهیان، استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان دعوت به ارائه راه‌حل شده است. در برخی پروژه‌های هوشمندسازی نیز از همکاری شرکت‌های فناوری استفاده کردیم. تجربه نشان داده هر زمان مسئله شفاف تعریف شود و مسیر همکاری روشن باشد، جامعه نخبگانی استقبال خوبی نشان می‌دهد.

□ نوآوری در مدیریت شهری تهران بیشتر فناورانه بوده یا به اصلاح ساختار هم رسیده است؟

برداشت من این است که در سال‌های اخیر تمرکز بیشتر بر نوآوری‌های فناورانه بوده و پیشرفت‌های خوبی هم حاصل شده است. اما در حوزه نوآوری نهادی و اصلاح فرآیندهای حکمرانی هنوز جای کار جدی وجود دارد. فناوری زمانی اثر تحول‌آفرین دارد که به شفافیت، چابکی سازمانی و بهبود نظام تصمیم‌گیری کمک کند. اگر این پیوند برقرار نشود، ممکن است به ظاهری مدرن برسیم بدون آنکه تغییر عمیق مدیریتی رخ داده باشد.

□ نقش داده‌های کلان (Big Data) و سامانه‌های هوشمند را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

امروز داده به یکی از دارایی‌های راهبردی مدیریت شهری تبدیل شده است. در مجموعه ما نیز تحلیل داده‌های تردد، فروش و رفتار مخاطب کمک کرده تصمیم‌ها دقیق‌تر و مبتنی بر واقعیت میدانی باشد. در مقیاس شهری، اگر یکپارچگی داده بین سازمان‌ها تقویت شود، می‌توان از تصمیم‌گیری واکنشی فاصله گرفت و به سمت مدیریت پیش‌بینانه حرکت کرد. نکته مهم این است که داده باید وارد فرآیند سیاست‌گذاری شود، نه اینکه صرفاً در قالب داشبورد باقی بماند.

□ مهم‌ترین مسئله شهری تهران که نیازمند پژوهش فوری است چیست؟

به نظر من یکی از فوری‌ترین موضوعات، دستیابی به مدل‌های پایدار تأمین مالی شهری در کنار حفظ کیفیت زندگی شهروندان

است. تهران با فشارهای هم‌زمان جمعیتی، زیست‌محیطی و مالی روبه‌روست و اگر منابع درآمدی شهر به شکل هوشمند و پایدار مدیریت نشود، در بلندمدت با چالش‌های جدی مواجه می‌شویم. در کنار آن، پیوند بین توسعه گردشگری شهری، تاب‌آوری شهری و ارتقای تجربه شهروندی نیز حوزه‌ای است که به پژوهش عمیق و کاربردی نیاز دارد.

□ ارتباط و تعامل شما با مرکز مطالعات شهرداری تهران به چه صورت بوده و چه دستاوردی داشته است؟

رویکرد ما این بوده که همکاری با مرکز مطالعات کاملاً مسئله‌محور باشد. یعنی ابتدا چالش اجرایی را دقیق تعریف کنیم و سپس پروژه پژوهشی متناسب شکل بگیرد. در چند حوزه از جمله اقتصاد گردشگری، مدل‌های مشارکت بخش خصوصی و سنجش رضایت شهروندان همکاری‌های مشترک داشتیم. یکی از دستاوردهای ملموس این همکاری‌ها این بود که برخی موضوعات که پیش‌تر به صورت کیفی درباره آنها صحبت می‌شد، به شاخص‌های قابل اندازه‌گیری تبدیل شد و این موضوع به تصمیم‌گیری دقیق‌تر کمک کرد.

□ آیا از نتایج جشنواره نوآوری و پژوهش شهری در مجموعه برج میلاد بهره‌برداری کرده‌اید؟

بله، نگاه ما به این جشنواره صرفاً تشریفاتی نبوده است. هر جا ایده‌های قابلیت اجرا داشته، آن را بررسی کرده‌ایم. به عنوان نمونه، یکی از ایده‌های ارائه‌شده در حوزه انرژی و رفع ناترازی انرژی مورد توجه قرار گرفت و در نیروگاه CHP برج میلاد تهران مورد تطبیق قرار گرفت. تجربه ما نشان می‌دهد اگر حلقه اتصال بین ایده و اجرا برقرار شود، این رویدادها می‌توانند بسیار ارزش‌آفرین باشند.

□ به نظر شما جشنواره‌ها و رویدادهای پژوهشی شهری تا چه حد می‌توانند به ارتقای حکمرانی شهری کمک کنند؟

به نظر من ظرفیت این رویدادها بالاست، به شرطی که به شبکه‌سازی واقعی بین مدیران شهری، دانشگاه‌ها و بخش خصوصی منجر شوند. حکمرانی شهری امروز بدون اتکا به دانش جمعی و نوآوری باز عملاً کارآمد نخواهد بود. البته باید مراقب باشیم خروجی جشنواره‌ها در حد ارائه مقاله باقی نماند. اگر سازوکار جذب، پیلوت و تأمین مالی ایده‌های برتر فراهم شود، این رویدادها می‌توانند به یکی از پیشران‌های تحول شهری تبدیل شوند.



مجتبی اقوامی پناه

مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع
و مشاغل شهر تهران

شکاف میان واقعیت‌های اقتصادی - اجتماعی و سازوکار مدیریت شهری

کلان شهر تهران امروز در نقطه‌ای ایستاده که دیگر راه‌حل‌های کوتاه‌مدت و تصمیم‌های واکنشی پاسخگوی مسائل پیچیده آن نیست. از اقتصاد غیررسمی و ساماندهی مشاغل شهری گرفته تا مدیریت فضاهای عمومی و عدالت شهری، همه چیز به هم گره خورده است. در چنین شرایطی، پژوهش نه یک انتخاب، بلکه یک ضرورت برای مدیریت شهری محسوب می‌شود. مجتبی اقوامی پناه، مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران، در این گفت‌وگو از نقش پژوهش در اداره شهر، تجربه‌های اجرایی و چشم‌انداز آینده مدیریت شهری سخن می‌گوید.

اقتصادی؛ بلکه ترکیبی از معیشت، مهاجرت، فقر شهری و الگوی استفاده از فضاهای عمومی است. هر نوع تصمیم‌گیری بدون پژوهش عمیق در این حوزه، به تصمیم‌های مقطعی و بعضاً پرهزینه منجر می‌شود.

نقش شورای شهر و مدیران شهری را در نهادهای سازی فرهنگ پژوهش محور چگونه تعریف می‌کنید؟

شورای شهر و مدیران شهری اگر بخواهند مدیریت شهر را به سمت پایداری ببرند، چاره‌ای جز اتکا به پژوهش ندارند. نقش شورا در این مسیر، سیاست‌گذاری و ایجاد الزام قانونی برای استفاده از نتایج پژوهش‌هاست. از سوی دیگر، مدیران شهری باید پژوهش را به عنوان بخشی از فرآیند تصمیم‌سازی بپذیرند، نه یک گزارش تشریفاتی. وقتی مدیران پژوهش سؤال مشخص بخواهد و نتیجه آن را در اجرا لحاظ کند، پژوهش جایگاه واقعی خود را پیدا می‌کند.

آیا نمونه‌ای از پژوهش دارید که مستقیماً منجر به تغییر سیاست یا اجرای پروژه‌ای شده باشد؟

بله، در سال‌های اخیر برخی مطالعات میدانی که در حوزه ساماندهی دستفروشان و مطالعات تطبیقی درباره مدیریت این امر در کشورهای مختلف انجام شد، مستقیماً به بازنگری در رویکردهای

به نظر شما چگونه می‌توان شهروندان را از مصرف‌کننده خدمات شهری به مشارکت‌کننده در نوآوری شهری تبدیل کرد؟ اگر بخواهیم صادقانه صحبت کنیم، نوآوری شهری بدون حضور فعال شهروندان اساساً معنا ندارد. شهروندان تنها مخاطب خدمات شهری نیستند؛ آن‌ها بخشی از سرمایه دانشی شهر هستند. تبدیل شهروند از مصرف‌کننده به مشارکت‌کننده، نیازمند تغییر نگاه در مدیریت شهری است. باید بپذیریم که تجربه زیسته مردم، خود نوعی داده ارزشمند است. وقتی شهروند احساس کند گزارش‌ها، مطالبه‌ها و حتی نقدهایش شنیده می‌شود و در سیاست‌گذاری اثر دارد، به طور طبیعی وارد فرآیند نوآوری شهری می‌شود. پژوهش‌های اجتماعی و میدانی دقیق می‌توانند این تجربه‌ها را به زبان قابل استفاده برای مدیران شهری ترجمه کنند.

از نظر شما مهم‌ترین مسئله شهری تهران که امروز نیازمند پژوهش فوری و عمیق است، کدام است؟

یکی از جدی‌ترین مسائل تهران، شکاف میان واقعیت‌های اقتصادی-اجتماعی شهر و سازوکارهای رسمی مدیریت شهری است. این شکاف به ویژه در حوزه مشاغل شهری و اقتصاد غیررسمی کاملاً مشهود است. ما با پدیده‌ای روبه‌رو هستیم که نه صرفاً یک «مسئله نظم شهری» است و نه فقط یک موضوع



در کلانشهری مانند تهران، این رویکرد می‌تواند به نارضایتی اجتماعی، هدررفت منابع و تشدید نابرابری‌های فضایی منجر شود و چالش‌های جدیدی را هم به ارمغان بیاورد.

آینده مدیریت شهری ایران را بدون اتکا به پژوهش چگونه ارزیابی می‌کنید؟

آینده‌ای پرچالش و همراه با بحران‌های انباشته. شهرهای ما با تغییرات اقلیمی، تحولات جمعیتی، فشارهای اقتصادی و فناوری‌های نوین مواجه‌اند. بدون پژوهش و اتخاذ روش‌های نوین حل مساله که در گرو پژوهش است، مدیریت شهری از فهم این پیچیدگی‌ها عقب می‌ماند.

چه اصلاح ساختاری برای تقویت نقش پژوهش در اداره شهر ضروری است؟

باید پژوهش به یک الزام نهادی تبدیل شود؛ از تعریف بودجه پایدار پژوهشی گرفته تا الزام مدیران به استفاده از نتایج مطالعات در تصمیم‌گیری‌ها. همچنین ایجاد بانک‌های داده شهری می‌تواند نقش مهمی ایفا کند.

پیام شما به پژوهشگران و نخبگانی که قصد ورود به حل مسائل شهری را دارند چیست؟

مسائل شهری ایران واقعی، زنده و اثرگذارند. پژوهشگران اگر وارد میدان واقعی شهر شوند، می‌توانند تأثیر ملموس بر کیفیت زندگی مردم بگذارند. شهر امروز بیش از هر زمان دیگری به نگاه علمی نیاز دارد.

به نظر شما چه موضوعاتی باید در اولویت پژوهش‌های شهری سال آینده قرار گیرد؟

اقتصاد شهری در بستر اقتصاد سبز، ساماندهی هوشمند مشاغل شهری، تاب‌آوری اجتماعی، و نقش هوش مصنوعی در سیاستگذاری و مدیریت شهری از مهم‌ترین اولویت‌ها هستند.

اگر بخواهید یک اولویت پژوهشی برای دوره آینده مدیریت شهری پیشنهاد دهید، آن اولویت چیست؟

طراحی یک الگوی جامع، منعطف و پایدار برای ساماندهی فعالیت‌های اقتصادی خرد شهری؛ الگویی که هم به نظم شهر توجه کند و هم به معیشت شهروندان.

اجرایی منجر شد. این پژوهش‌ها نشان دادند که برخوردهای صرفاً قهری با دستفروشان و مشاغل سیار، نه تنها مسئله را حل نمی‌کند بلکه آن را به نقاط دیگر شهر منتقل می‌کند. نتیجه این مطالعات، حرکت به سمت سیاست‌هایی بود که هم نظم شهری را در نظر می‌گیرد و هم معیشت افراد را.

سه چالش اصلی حوزه مدیریتی شما که نیازمند پژوهش‌های کاربردی فوری است، کدامند؟

نخست، چگونگی ساماندهی فعالیت‌های اقتصادی خرد در شهر بدون آسیب به معیشت شهروندان؛ دوم، مدیریت تعارض منافع در استفاده از فضاهای عمومی شهری؛ و سوم، طراحی مدل‌های پایدار اقتصادی برای پروژه‌های ساماندهی شهری.

این چالش‌ها بدون پژوهش‌های میدانی، تحلیل داده و نگاه آینده‌نگر قابل حل نیستند.

یکی از جدی‌ترین مسائل تهران، شکاف میان واقعیت‌های اقتصادی-اجتماعی شهر و سازوکارهای رسمی مدیریت شهری است. این شکاف به‌ویژه در حوزه مشاغل شهری و اقتصاد غیررسمی کاملاً مشهود است

چگونه می‌توان فاصله میان دانشگاه، پژوهشگر و مدیریت اجرایی شهر را کاهش داد؟

یکی از مشکلات جدی، متفاوت بودن زبان دانشگاه و مدیریت اجرایی است. این فاصله زمانی کم می‌شود که پژوهش‌ها بر اساس مسائل واقعی شهر تعریف شوند. ایجاد پروژه‌های مشترک، استفاده از پژوهشگران در بدنه تصمیم‌سازی و راه‌اندازی آزمایشگاه‌های سیاستی شهری، می‌تواند این شکاف را کاهش دهد و پژوهش را از کتابخانه به خیابان بیاورد.

نبود نگاه پژوهش محور در مدیریت شهری چه پیامدهایی برای کلانشهرها دارد؟

نبود پژوهش یعنی تصمیم‌گیری بر اساس حدس و تجربه شخصی و در نهایت پیاده شدن سیستم آزمون و خطا. نتیجه آن، پروژه‌های پرهزینه، ناپایدار و بعضاً متناقض است که نه تنها مساله‌ای را حل نمی‌کند، بلکه می‌تواند به بروز مشکلات دیگر نیز بینجامد.



محسن قضاٹلو

مدیرعامل سابق سازمان مدیریت پسماند
شهرداری تهران

زباله‌های تهران سوخت کارخانه‌های سیمان می‌شود

در سال‌های اخیر، مدیریت شهری بیش از هر زمان دیگری با مسائل پیچیده و چندبعدی مواجه شده است؛ مسائلی که حل آن‌ها بدون اتکا به پژوهش‌های کاربردی، نوآوری فناورانه و مشارکت فعال شهروندان امکان‌پذیر نیست. مدیریت پسماند به عنوان یکی از حوزه‌های راهبردی شهر تهران، نمونه‌ای روشن از این چالش‌هاست. در همین راستا محسن قضاٹلو؛ مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران در گفتگو با ما به بررسی نقش پژوهش، الزامات نوآوری شهری و راهکارهای ارتقای مشارکت شهروندان پرداخت و البته این خبر را هم داد که زباله‌های تهران سوخت کارخانه‌های سیمان می‌شود.

نیازمند اعتمادسازی، شفافیت و ایجاد بسترهای مناسب برای ارائه و اجرای ایده‌هاست.

■ به نظر شما چگونه می‌توان شهروندان را از مصرف‌کننده صرف خدمات شهری به مشارکت‌کننده در نوآوری شهری تبدیل کرد؟

■ به نظر شما مهم‌ترین مسئله شهری تهران که در این دوره نیازمند پژوهش فوری و عمیق است، چیست؟

اگر بخواهیم به صورت کلی صحبت کنیم، مسئله مدیریت در کلان‌شهری مانند تهران، خود یک موضوع اساسی و چندلایه است. اما در حوزه تخصصی من، بدون تردید مدیریت پسماند یکی از اولویت‌های جدی شهر تهران به شمار می‌رود. مدیریت پسماند تنها به جمع‌آوری زباله محدود نمی‌شود. مسئله اصلی از مبدأ آغاز می‌شود؛ یعنی نحوه تولید، تفکیک و برخورد شهروندان با پسماند. از سوی دیگر، روش‌های دفع و مدیریت نهایی پسماند اهمیت زیادی دارد. دفن پسماند، به‌ویژه در مقیاس کلان‌شهر، پیامدهای جدی زیست‌محیطی به همراه دارد و باید تا حد امکان کاهش یابد.

ضرورت امروز ما این است که چرخه کامل مدیریت پسماند، از تولید تا دفع نهایی، بر اساس پژوهش‌های علمی و تجربیات موفق داخلی و بین‌المللی بازطراحی شود؛ به گونه‌ای که کمترین میزان دفن و بیشترین میزان بازیافت و استفاده مجدد را داشته باشیم تا آسیب‌های زیست‌محیطی به حداقل برسد.

موضوع فناوری‌های نوین و نوآوری شهری امروز به یک ضرورت انکارناپذیر برای مدیریت شهرها تبدیل شده است. هرچه جلوتر می‌رویم، اعتماد به راهکارهای مبتنی بر پژوهش و فناوری بیشتر می‌شود و مدیریت شهری نیز ناگزیر است از این ظرفیت‌ها استفاده کند. با این حال، در مسیر اجرای ایده‌های نو با چالش‌هایی مواجه هستیم. یکی از مشکلات اصلی این است که بسیاری از افرادی که طرح و ایده ارائه می‌دهند، انتظار سرمایه‌گذاری مستقیم از سوی شهرداری دارند، در حالی که با توجه به شرایط اقتصادی و محدودیت‌های بودجه‌ای، امکان ورود گسترده به سرمایه‌گذاری را نداریم. از طرف دیگر، بخش قابل توجهی از این طرح‌ها در حد مقیاس آزمایشگاهی باقی مانده‌اند و هنوز وارد مرحله صنعتی و اجرایی نشده‌اند. طبیعی است که مدیریت شهری برای اجرای یک طرح، نیازمند اطمینان از عملیاتی بودن آن در مقیاس واقعی شهر است.

با این حال، معتقدیم که اگر شهروندان احساس کنند که ایده‌ها و مشارکت آن‌ها دیده می‌شود و امکان اثرگذاری واقعی دارند، به تدریج از یک مصرف‌کننده صرف خدمات شهری به یک مشارکت‌کننده فعال در نوآوری شهری تبدیل می‌شوند. این مسیر



■ نقش مدیران شهری در تقویت فرهنگ پژوهش محور در مدیریت شهر چیست؟

نخستین شرط موفقیت، باور مدیران به پژوهش و کار کارشناسی است. اگر این اعتقاد وجود نداشته باشد، حتی بهترین پژوهش‌ها نیز به مرحله اجرا نمی‌رسند. مدیران باید بستر ارائه ایده‌ها و طرح‌های پژوهشی را فراهم کنند و از طرح‌هایی که پشتوانه علمی دارند و در دیگر شهرها یا کشورها تجربه موفق داشته‌اند، حمایت کنند. این حمایت لزوماً به معنای تأمین منابع مالی نیست؛ گاهی تسهیل فرآیندهای اداری، ایجاد مسیر قانونی و اعتماد به پژوهشگران، می‌تواند زمینه اجرای یک طرح موفق را فراهم کند.

■ آیا در سال‌های اخیر پژوهشی داشته‌اید که منجر به تغییر سیاست یا اجرای پروژه‌ای مشخص شده باشد؟

بله، نمونه‌های متعددی وجود دارد. یکی از آن‌ها، پژوهش‌های مرتبط با تولید سوخت مشتق از پسماند است. بر اساس همین مطالعات، تفاهم‌نامه‌ای با صنعت سیمان و استانداری منعقد شد که امکان استفاده روزانه حدود ۱۵۰ تن سوخت جامد حاصل از پسماند (RDF) را فراهم می‌کند.

همچنین موضوع پیرولیز و فرآیند تولید سوخت حاصل از پسماند (RDF) است که توسط سازمان فناوری اطلاعات شهرداری

پیگیری می‌شود، دقیقاً در راستای همین رویکرد پژوهش محور تعریف شده است. علاوه بر این، تفاهم‌نامه‌ای با دانشکده بهداشت دانشگاه علوم پزشکی تهران منعقد شده که به پژوهش‌های کاربردی در حوزه کنترل جمعیت موش‌ها، سگ‌های بلاصاحب و سایر حیوانات موزی می‌پردازد. این مطالعات کمک می‌کند تا روش‌های مؤثر، کم‌هزینه و کم‌خطر برای مدیریت این موضوعات انتخاب شود.

■ مهم‌ترین چالش‌های حوزه مدیریت پسماند که نیازمند پژوهش فوری هستند، کدام‌اند؟

یکی از چالش‌های اصلی، فاصله میان پژوهش و اجراست. بسیاری از طرح‌ها در سطح آزمایشگاهی باقی می‌مانند و امکان پیاده‌سازی در مقیاس شهری را ندارند. ما به پژوهش‌هایی نیاز داریم که دقیقاً بر اساس مسائل واقعی شهر طراحی شده باشند و بتوان آن‌ها را در مقیاس بزرگ اجرا کرد. این نوع پژوهش‌ها می‌تواند به کاهش هزینه‌ها، افزایش بهره‌وری و بهبود کیفیت خدمات شهری منجر شود. چالش دیگر نیز، نیاز برخی پروژه‌ها به سرمایه‌گذاری‌های سنگین است.

■ چگونه می‌توان فاصله میان دانشگاه و مدیریت اجرایی شهر را کاهش داد؟



ضرورت امروز ما این است که چرخه کامل مدیریت پسماند، از تولید تا دفع نهایی، بر اساس پژوهش‌های علمی و تجربیات موفق داخلی و بین‌المللی بازطراحی شود؛ به گونه‌ای که کمترین میزان دفن و بیشترین میزان بازیافت و استفاده مجدد را داشته باشیم تا آسیب‌های زیست‌محیطی به حداقل برسد

نوین دفع و مدیریت پسماند با حداقل آسیب زیست‌محیطی و سوم، استفاده از فناوری برای کاهش هزینه‌ها در مدیریت پسماند.

□ چه اصلاحات ساختاری برای تقویت نقش پژوهش در اداره شهری ضروری است؟

افزایش اختیارات سازمان‌های تخصصی، همراه با نظارت و پاسخگویی، می‌تواند نقش پژوهش را در تصمیم‌گیری‌ها پررنگ‌تر کند. وقتی یک سازمان تخصصی اختیار تصمیم‌گیری و اجرای مبتنی بر پژوهش را داشته باشد، می‌تواند سریع‌تر و کارآمدتر عمل کند. البته این اختیارات حتماً باید همراه با نظارت و پاسخگویی باشد.

□ پیام شما به پژوهشگران و نخبگانی که قصد دارند با پژوهش‌های خود به حل مسائل شهری کمک کنند، چیست؟

پیام من این است که اگر ایده یا طرحی دارند که واقعاً قابلیت اجرایی دارد، حتماً آن را ارائه کنند. ما از طرح‌هایی که عملیاتی، کاربردی و متناسب با شرایط واقعی شهر باشد، استقبال می‌کنیم. البته باید به هزینه‌ها و امکان تأمین آن‌ها هم توجه شود.

□ وسخن پایانی

مدیریت پسماند، بدون تکیه بر پژوهش، نوآوری و مشارکت شهروندان، امکان‌پذیر نیست. تقویت این سه ضلع می‌تواند تهران را به الگویی موفق در مدیریت پایدار شهری تبدیل کند؛ مسیری که تحقق آن، نیازمند همکاری مستمر مدیران شهری، پژوهشگران و شهروندان است.

امیدوارم با تقویت نگاه پژوهش‌محور، استفاده از فناوری‌های نوین و افزایش مشارکت شهروندان، بتوانیم مدیریت پسماند را به نقطه‌ای برسانیم که هم برای شهروندان رضایت‌بخش باشد و هم کمترین آسیب را به محیط‌زیست وارد کند و این مسیر نیازمند همکاری همه بخش‌هاست.

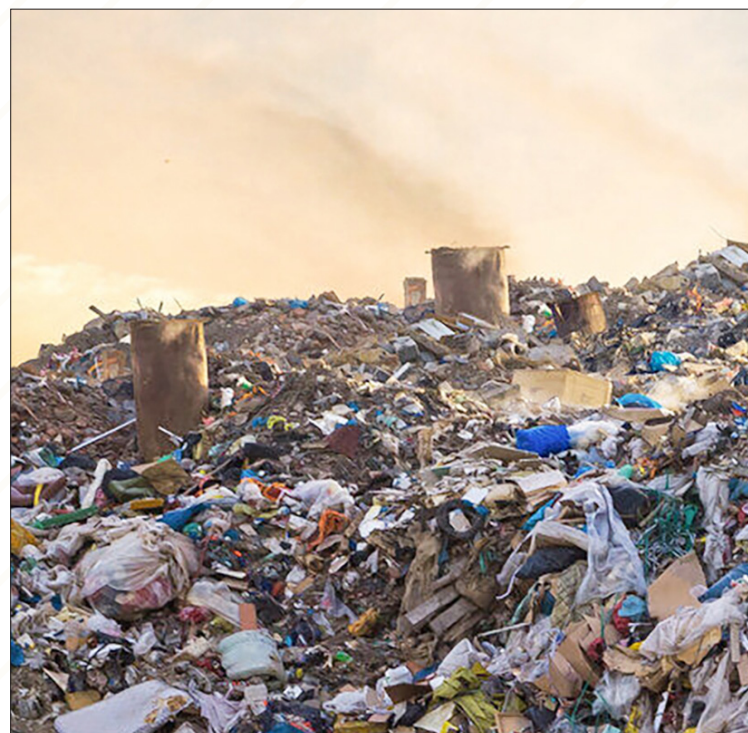
راهکار اصلی، ایجاد ارتباط مستمر و هدفمند میان شهرداری و دانشگاه‌هاست. امضای تفاهم‌نامه‌ها، تعریف پروژه‌های مشترک و مهم‌تر از همه، اعتماد متقابل، می‌تواند این فاصله را کاهش دهد. اگر هدف هر دو طرف، یعنی دانشگاه و مدیریت شهری، حل یک مشکل واقعی از شهر باشد، همکاری‌ها به نتیجه می‌رسد. اما اگر نگاه صرفاً قراردادی و مادی باشد، این ارتباط نمی‌تواند پایدار و مؤثر باشد.

□ نبود نگاه پژوهش‌محور در مدیریت پسماند چه پیامدهایی برای کلان‌شهرها دارد؟

مهم‌ترین پیامد، هدررفت منابع و هزینه‌هاست. اجرای پروژه‌هایی که پشتوانه پژوهشی و کارشناسی ندارند، علاوه بر اتلاف منابع مالی، باعث از دست رفتن زمان و کاهش اعتماد عمومی می‌شود. در نهایت، چنین رویکردی شهر را با مشکلات پیچیده‌تر و پرهزینه‌تری مواجه می‌کند.

□ اولویت پژوهشی شما برای دوره آینده مدیریت شهری چیست؟

سه اولویت اصلی را می‌توان مطرح کرد؛ نخست، روش‌های افزایش مشارکت شهروندان در تفکیک پسماند از مبدأ؛ دوم، روش‌های





حسین اوجاقی

مدیرعامل سازمان ورزشی شهرداری تهران

پژوهش چگونه مسیر ورزش شهر را تغییر داد؟

سازمان ورزش شهرداری تهران در دوره اخیر مدیریتی، با تکیه بر پژوهش‌های میدانی و تحلیل‌های داده‌محور، مسیر تازه‌ای را در برنامه‌ریزی ورزشی شهر دنبال کرده است؛ مسیری که به گفته مدیرعامل این سازمان، تصمیم‌گیری‌های سنتی را به سیاست‌گذاری علمی، منطقه‌محور و مبتنی بر عدالت فضایی پیوند زده و تلاش دارد با اصلاح سند راهبردی، آمایش دقیق زیرساخت‌ها و تقویت برنامه‌های محله و خانواده‌محور، بهره‌وری منابع و مشارکت پایدار شهروندان را همزمان ارتقا دهد. حسین اوجاقی مدیرعامل سازمان ورزشی شهرداری تهران معتقد است نوآوری زمانی معنا پیدا می‌کند که از مرحله ایده عبور کرده و به حل یک مسئله واقعی در شهر کمک کند. در ادامه گفت و گویی که در این باره انجام شده را می‌خوانید.

جمعیتی هر منطقه.

همچنین نتایج این بررسی‌ها به صورت تفصیلی در اختیار هر یک از مناطق ۲۲ گانه قرار گرفت تا مدیران مناطق بتوانند برنامه‌های اجرایی خود را بر پایه داده‌های واقعی و نیازهای محلی تنظیم کنند. این رویکرد عملاً باعث شد برنامه‌ریزی از حالت متمرکز و یکسان برای کل شهر، به سمت سیاست‌گذاری منطقه‌محور و منعطف حرکت کند.

پژوهش‌ها و مطالعات انجام‌شده تا چه میزان در تصمیم‌گیری‌ها و اجرای برنامه‌های شما تأثیرگذار بوده‌اند؟
پژوهش‌ها و مطالعات انجام‌شده نقش مبنایی و تعیین‌کننده در فرآیند تصمیم‌گیری و اجرای برنامه‌های ما داشته‌اند و عملاً از سطح گزارش‌های نظری فراتر رفته و به ابزار راهبردی اجرایی تبدیل شده‌اند. به‌ویژه در چهار محور اصلی همکاری‌های پژوهشی، این تأثیر به‌صورت کاملاً ملموس قابل مشاهده است.

در مورد این چهار محور و اثرگذاری آن توضیح دهید؟
یک محور اصلاح سند راهبردی سازمان ورزش شهرداری است که در این راستا، پژوهش‌های انجام‌شده مبنای بازنگری مأموریت،

در حوزه مسئولیت و فعالیت‌های خود، چه اقداماتی انجام

داده‌اید که مبتنی بر پژوهش و مطالعات علمی بوده است؟

در دوره اخیر مدیریتی تلاش کرده‌ایم تصمیم‌گیری در سازمان ورزش شهرداری تهران را از چارچوب‌های سنتی و تجربه‌محور خارج کرده و به سمت یک نظام برنامه‌ریزی علمی، داده‌محور و مبتنی بر تحلیل‌های کارشناسی سوق دهیم. به همین منظور، ابتدا وضعیت زیرساخت‌های ورزشی، الگوی مشارکت شهروندان، شاخص‌های دسترسی، کیفیت خدمات و میزان رضایت‌مندی در سطح مناطق مختلف شهر به صورت دقیق مورد بررسی قرار گرفت. این داده‌ها به ما کمک کرد تصویری واقعی از وضعیت موجود داشته باشیم و فاصله بین شرایط فعلی و وضعیت مطلوب را به شکل عینی شناسایی کنیم.

در صورت امکان این اقدامات را به صورت مشخص

توضیح دهید؟

بر اساس این تحلیل‌ها، چند اقدام کلیدی در دستور کار قرار گرفت؛ از جمله اصلاح نظام توزیع اعتبارات عمرانی، بازتعریف اولویت‌های توسعه زیرساختی، تمرکز بر ارتقای کیفیت فضاهای موجود به جای توسعه صرف کمی، و طراحی برنامه‌های متناسب با ویژگی‌های

چشم‌انداز، اهداف کلان و شاخص‌های ارزیابی عملکرد قرار گرفت. درباره میزان تأثیرگذاری‌ها، این محور جهت‌دهی مجدد اولویت‌های سازمان براساس تحلیل محیطی و داده‌های واقعی را در پی داشته است، همچنین تدوین شاخص‌های قابل سنجش برای پایش عملکرد هم‌راستا سازی برنامه‌های عملیاتی مناطق با اهداف کلان از نتایج دیگر این محور بوده است. در واقع، سند راهبردی اصلاح‌شده مستقیماً برپایه نتایج مطالعات کارشناسی تدوین شد.

■ محور دوم همکاری‌های پژوهشی حوزه تحت مدیریت شما چه نتایجی را در بر می‌گیرد؟

این محور پژوهشی با عنوان سنجش و ارزیابی سرزندگی با رویکرد ورزشی- فراغتی به تفکیک مناطق ۲۲ گانه تعریف شد که به تصمیم‌گیری‌های منطقه‌ای جهت داد و مبنای توزیع منابع و طراحی مداخلات هدفمند شد. در خصوص میزان تأثیرگذاری آن معتقدم شناسایی شکاف‌های منطقه‌ای در دسترسی و مشارکت، اولویت‌بندی مناطق کم‌برخوردار در تخصیص بودجه و برنامه‌ها و طراحی برنامه‌های متناسب با ویژگی‌های جمعیتی و اجتماعی هر منطقه را ایجاد کرده است. البته تصمیمات اجرایی در حوزه توسعه برنامه‌های نشاط و ورزش همگانی، به صورت مستقیم از این داده‌ها تأثیر پذیرفت.

اهمیت پژوهش‌های محله و خانواده‌محور در شهرداری‌ها امروز بیش از هر زمان دیگری برجسته شده است؛ زیرا مدیریت شهری بدون شناخت دقیق از بافت اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی محلات، عملاً به تصمیم‌گیری‌های کلی و کم‌اثر منجر می‌شود، آیا در مدل پژوهشی بعدی به محله محوری توجه شده و یا اینکه دامنه آن سطح وسیع‌تری را شامل شده است.

بله، در واقع محور سوم نهاده‌سازی ورزش همگانی در مناطق ۲۲ گانه است و مدل طراحی‌شده در این پژوهش، چارچوب عملی اجرای برنامه‌های محله‌محور و خانواده‌محور را مشخص کرد.

■ اهمیت پژوهش در حوزه توسعه نامتوازن زیرساخت‌ها در شهرداری‌ها زمانی روشن‌تر می‌شود که بدانیم بسیاری از مشکلات شهری نه به کمبود مطلق امکانات، بلکه به توزیع نابرابر و غیرهدفمند زیرساخت‌ها برمی‌گردد. پژوهش، ابزار تشخیص این نابرابری و طراحی راه‌حل‌های علمی برای اصلاح آن است. آیا این رویکرد در پژوهش‌های حوزه تحت مدیریت شما لحاظ

پژوهش‌ها و مطالعات انجام‌شده نقش مبنایی و تعیین‌کننده در فرآیند تصمیم‌گیری و اجرای برنامه‌های ما داشته‌اند و عملاً از سطح گزارش‌های نظری فراتر رفته و به ابزار راهبردی اجرایی تبدیل شده‌اند. به‌ویژه در چهار محور اصلی همکاری‌های پژوهشی، این تأثیر به‌صورت کاملاً ملموس قابل مشاهده است

شده است؟

بله. محور چهارم دقیقاً براساس آمایش ورزش مناطق ۲۲ گانه در نظر گرفته و تدوین شد. این مطالعه به‌طور مستقیم در تصمیمات عمرانی و زیرساختی اثرگذار بود. به طوری که میزان تأثیرگذاری آن در جلوگیری از توسعه نامتوازن زیرساخت‌ها، اولویت‌بندی سرمایه‌گذاری‌ها براساس سرانه و نیاز واقعی و تمرکز بر بهینه‌سازی بهره‌برداری در مناطقی که اشباع نسبی وجود داشت، دیده شد. آیا تاکنون موردی پیش آمده که نتایج یک پژوهش یا مطالعه کارشناسی، باعث تغییر رویکرد یا حتی انصراف از اجرای یک برنامه یا پروژه شده باشد؟ در صورت امکان مثال بفرمایید.

در مواردی نتایج پژوهش‌ها و مطالعات کارشناسی منجر به بازنگری جدی در رویکردها و حتی توقف یا اصلاح برخی برنامه‌ها شده است. رویکرد ما همواره بر تصمیم‌گیری مبتنی بر شواهد استوار بوده و در صورت ارائه مستندات علمی معتبر، آمادگی اصلاح مسیر وجود داشته است. نمونه‌های مصادقی این تحول، بازنگری در اولویت‌های توسعه زیرساختی آمایش ورزش مناطق ۲۲ گانه در جریان اجرای طرح آمایش ورزش مناطق ۲۲ گانه است. نتایج تحلیل فضایی و سرانه‌های دسترسی نشان داد که در برخی مناطق، به‌جای کمبود زیرساخت، مسئله اصلی بهره‌وری پایین و ضعف برنامه‌ریزی بهره‌برداری است. براین اساس اجرای برخی پروژه‌های عمرانی جدید در آن مناطق متوقف یا به تعویق افتاد.

همچنین تمرکز به سمت بهینه‌سازی بهره‌برداری، فعال‌سازی ظرفیت‌های موجود و برنامه‌های نرم‌افزاری هدایت شد و نتیجه آن جلوگیری از تخصیص غیرضروری منابع و افزایش کارآمدی سرمایه‌گذاری‌ها بود.

■ آیا موارد دیگری از این پژوهش‌ها انجام شده که مشارکت فعال شهروندان در ورزش‌های همگانی را مد نظر قرار داده باشد؟ در اصلاح رویکرد در برنامه‌های ورزش همگانی در برخی مناطق در پژوهش سنجش و ارزیابی سرزندگی با رویکرد ورزشی- فراغتی؛



فصل چهارم: رو در رو

شفافیت تصمیم‌گیری را افزایش داد و زمینه پاسخگویی دقیق‌تر را فراهم کرد. همچنین فرهنگ استفاده از داده در سطوح مدیریتی تقویت شد و امروز می‌توان گفت تصمیم‌گیری مبتنی بر تحلیل کارشناسی، به یک رویکرد نهادینه در سازمان تبدیل شده است.

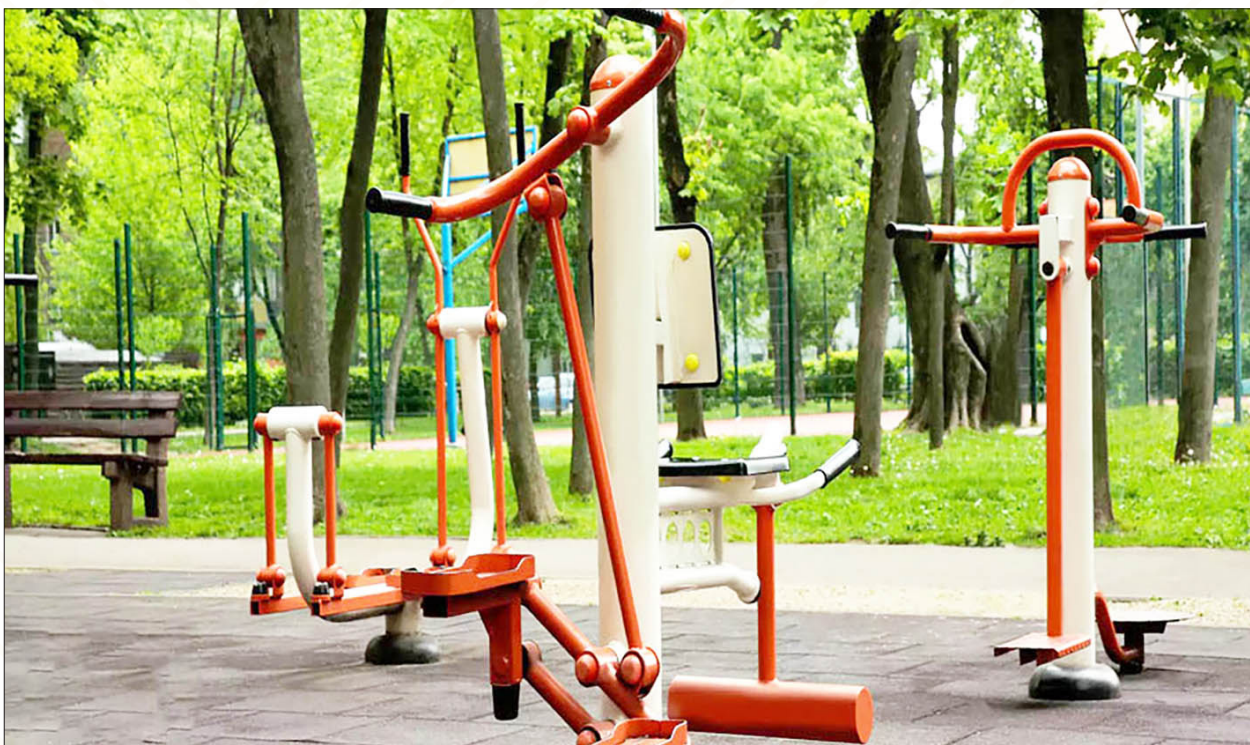
❑ **آیا در سال‌های گذشته از نتایج جشنواره نوآوری و پژوهش شهری بهره‌برداری کرده‌اید؟ اگر بله، این نتایج چه کمکی به**

پیشبرد برنامه‌ها یا حل مسائل مجموعه شما کرده است؟ بله، ما همواره تلاش کرده‌ایم ظرفیت‌های نوآورانه و ایده‌های خلاق مطرح‌شده در رویدادهای علمی و تخصصی شهری را به عرصه اجرا وارد کنیم. برخی از ایده‌های برگزیده در حوزه استفاده از فضاهای کوچک شهری برای فعالیت‌های ورزشی، طراحی برنامه‌های کم‌هزینه اما مشارکت‌محور، و بهره‌گیری از ابزارهای دیجیتال برای مدیریت خدمات ورزشی، در مجموعه ما مورد استفاده قرار گرفته است. این بهره‌برداری دو نتیجه مهم داشت؛ نخست افزایش بهره‌وری منابع و کاهش هزینه‌های اجرایی، و دوم ارتقای کیفیت تجربه شهروندان از خدمات ورزشی. ما معتقدیم نوآوری زمانی معنا پیدا می‌کند که از مرحله ایده عبور کرده و به حل یک مسئله واقعی در شهر کمک کند، و تلاش کرده‌ایم این پیوند میان ایده و اجرا را در سازمان تقویت کنیم.

مشخص شد که در برخی مناطق، برگزاری رویدادهای پرهزینه و مقطعی تأثیر پایدار بر مشارکت ورزشی شهروندان ندارد. بر این اساس از اجرای برخی برنامه‌های رویدادمحور گسترده صرف‌نظر شد. رویکرد به سمت برنامه‌های مستمر محله‌محور و خانواده‌محور تغییر یافت و نتیجه آن هم افزایش ماندگاری مشارکت شهروندان و اثربخشی بیشتر با هزینه کمتر بود.

❑ **ارتباط و تعامل شما با مرکز مطالعات به چه صورت بوده است؟ این همکاری‌ها چگونه شکل گرفته و چه دستاوردهایی داشته است؟ لطفاً به صورت مصداقی بیان کنید.**

تعامل ما با مجموعه مطالعاتی شهرداری یک همکاری مقطعی یا صوری نبوده، بلکه یک فرآیند مستمر و دوطرفه بوده است. از مرحله تعریف مسئله و تعیین شاخص‌ها گرفته تا تحلیل نتایج و برگزاری جلسات تبیینی برای مدیران اجرایی، کارشناسان سازمان ورزش در کنار تیم‌های پژوهشی حضور فعال داشتند. این هم‌افزایی باعث شد نتایج مطالعات، دقیقاً متناسب با نیازهای اجرایی سازمان طراحی شود و قابلیت عملیاتی داشته باشد. یکی از مهم‌ترین دستاوردهای این همکاری، شکل‌گیری یک بانک اطلاعاتی جامع در حوزه ورزش شهری و امکان مقایسه وضعیت مناطق مختلف بر اساس شاخص‌های استاندارد است. این امر





فرامرز عظیمی

شهردار قم

مدیریت شهری دیگر صرفاً اداره خدمات روزمره نیست شرط لازم تصمیم‌گیری

در دوره‌ای که شهرهای ایران با پیچیدگی‌های فزاینده اجتماعی، اقتصادی و فضایی مواجه‌اند، مدیریت شهری دیگر صرفاً اداره خدمات روزمره نیست؛ بلکه عرصه‌ای برای تصمیم‌گیری‌های راهبردی با پیامدهای بلندمدت و گاه برگشت‌ناپذیر است. در چنین شرایطی، جایگاه پژوهش از یک فعالیت حاشیه‌ای به یک ضرورت ساختاری ارتقا می‌یابد. فرامرز عظیمی، شهردار قم، از جمله مدیرانی است که بر نهادینه‌سازی رویکرد پژوهش محور در اداره شهر تأکید دارد و پژوهش را بخشی از سامانه تصمیم‌سازی شهری می‌داند.

● ضرورت پیوند نهادی دانشگاه و مدیریت شهری

عظیمی شکاف میان دانشگاه و مدیریت اجرایی را مسئله‌ای نهادی می‌داند و بر طراحی «زنجیره سیاست‌گذاری مبتنی بر دانش» تأکید دارد؛ فرآیندی که از تعریف مسئله توسط مدیریت شهری آغاز می‌شود، به ترجمه آن به سؤال پژوهشی قابل اندازه‌گیری می‌رسد و در نهایت نتایج پژوهش را به آیین‌نامه، دستورالعمل یا پروژه اجرایی تبدیل می‌کند. به گفته وی، دانشگاه زمانی بخشی از چرخه حکمرانی شهری خواهد بود که خروجی آن قابلیت تبدیل به سیاست و اقدام عملی داشته باشد.

شهردار قم چالش اصلی این کلانشهر را عدم انطباق ساختار مدیریت شهری با نقش عملکردی چندلایه آن می‌داند. قم همزمان شهر سکونت، زیارتی با جمعیت شناور، علمی-حوزوی و دارای کارکرد ملی-فراملی است، اما نظام برنامه‌ریزی و بودجه‌ریزی آن عمدتاً بر مبنای شهر سکونت طراحی شده است.

وی این عدم تطابق را منشأ ناکارآمدی‌های اجتماعی، اقتصادی و کالبدی می‌داند؛ از فشار بر خدمات عمومی و نابرابری دسترسی گرفته تا افزایش هزینه سرانه خدمات، عدم توازن درآمدی شهرداری، توسعه ناهماهنگ پیرامونی و فرسایش بافت‌های مرکزی.

● پژوهش؛ فراتر از تولید دانش

به اعتقاد شهردار قم، «پژوهش در مدیریت شهری باید در سطح سامانه پشتیبان تصمیم تعریف شود؛ به این معنا که کارکرد آن صرفاً تولید دانش نیست، بلکه پشتیبانی نظام‌مند از تصمیم‌گیری راهبردی است.» وی تأکید می‌کند تصمیم‌گیری در مسائل پیچیده شهری بدون پشتوانه پژوهشی، اتکا به شهود مدیریتی است و ریسک بالایی به همراه دارد. پژوهش باید بتواند عدم قطعیت را کاهش دهد، پیامدهای فضایی-اجتماعی تصمیمات را تحلیل کند و سناریوهای جایگزین را پیش روی مدیران قرار دهد.

● انباشت خطای سیاستی؛ خطر پنهان مدیریت غیرپژوهشی

از نگاه شهردار قم، مهم‌ترین پیامد نبود نگاه پژوهش محور، انباشت خطای سیاستی است.

وی معتقد است تصمیمات غیرپژوهشی ممکن است در کوتاه‌مدت قابل دفاع باشند، اما در بلندمدت به «قفل‌شدگی فضایی، نهادینه شدن ناکارآمدی و افزایش هزینه‌های اصلاحی» منجر می‌شوند. به باور وی، شهرها بیش از هر نظام مدیریتی دیگری از تصمیمات برگشت‌ناپذیر تأثیر می‌پذیرند و به همین دلیل، خطای سیاستی در مدیریت شهری می‌تواند آثار تاریخی برجای بگذارد.



● پژوهش بدون اتصال به اجرا

عظیمی با اشاره به مطالعات انجام شده در حوزه شهری قم تصریح می کند که بسیاری از آن ها توصیفی و فاقد پیوست اجرایی بوده اند. به اعتقاد او، نبود سازوکار الزام آور برای تبدیل نتایج پژوهش به سیاست شهری و پروژه عملیاتی، ضعف اصلی در این حوزه است.

تصمیم گیری در مسائل پیچیده شهری بدون پشتوانه پژوهشی، اتکا به شهود مدیریتی است و ریسک بالایی به همراه دارد. پژوهش باید بتواند عدم قطعیت را کاهش دهد، پیامدهای فضایی-اجتماعی تصمیمات را تحلیل کند و سناریوهای جایگزین را پیش روی مدیران قرار دهد

وی تأکید می کند: پژوهش بدون نقطه اتصال نهادی به اجرا، اثرگذاری ساختاری نخواهد داشت.

شهردار قم «ارزیابی تحقق پذیری نظام کالبدی طرح تفصیلی شهر قم با رویکرد شهر اسلامی» را از اولویت های اصلی پژوهشی می داند و آن را همسو با ارتقای معماری و منظر شهری ایرانی-اسلامی، بازآفرینی بافت های فرسوده و توسعه پایدار ارزیابی می کند.

در سطح ملی نیز، او آینده مدیریت شهری ایران بدون پژوهش را مدیریتی «واکنشی، پرهزینه و فاقد ظرفیت پیش بینی» توصیف می کند و معتقد است در چنین شرایطی، حکمرانی پیش نگر جای خود را به مدیریت بحران محور خواهد داد.

به باور عظیمی، پژوهش باید از یک گزینه اختیاری به «شرط لازم تصمیم گیری» تبدیل شود؛ به گونه ای که تصمیم بدون پشتوانه علمی، فاقد مشروعیت نهادی تلقی شود.





سیدمسعود حسینی

شهردار همدان

رویکرد برنامه محور؛ اصول مدیریت شهری همدان

شهردار همدان رویکرد برنامه محور، مبتنی بر شفافیت، کارآمدی و توسعه پایدار و اجرای طرح‌های جدید در حوزه‌های عمرانی، حمل و نقل، خدمات شهری، فناوری اطلاعات، گردشگری و سرمایه گذاری را از اصول مدیریت شهری همدان عنوان کرد. سید مسعود حسینی شهردار همدان دکترای علوم سیاسی، فقدان یکپارچگی مدیریت شهری را یکی از چالش‌های جدی اداره شهرها دانست.

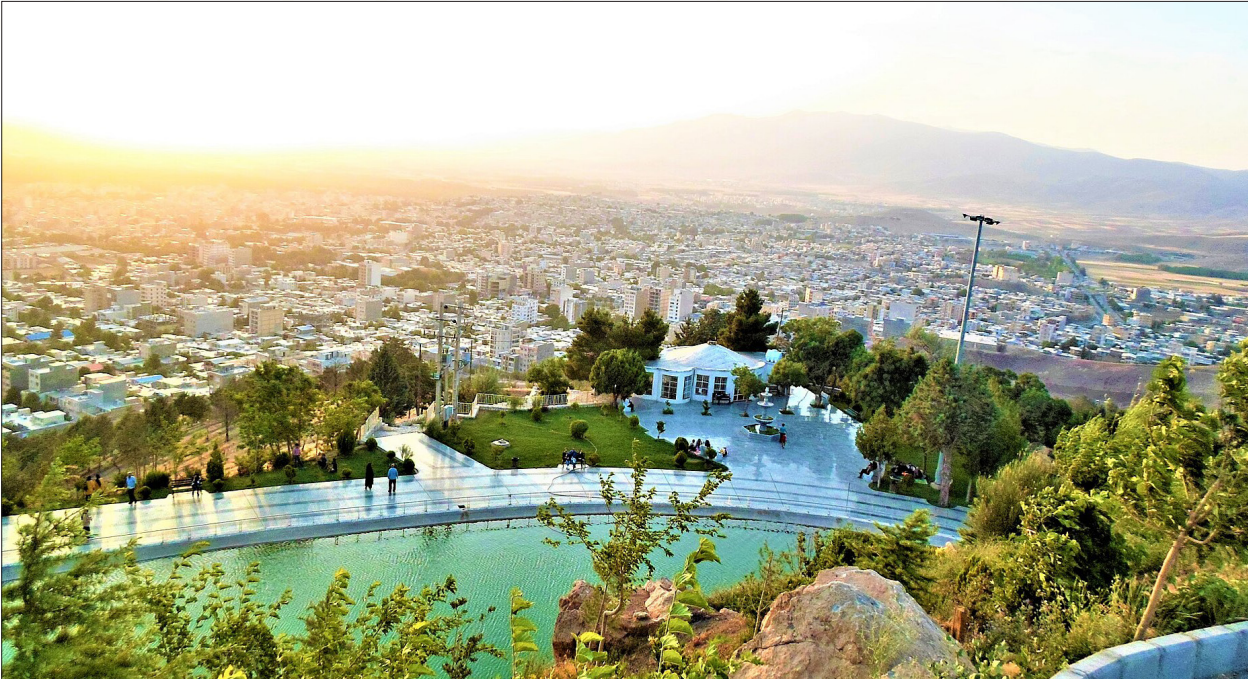
تشکیل شده و از سال ۱۴۰۰ تمامی طرح‌های پژوهشی و مطالعاتی قبل از لحاظ در برنامه ۵ ساله و بودجه عملیاتی شهرداری، در این شورا بررسی و از نظر میزان اعتبار، و لزوم اجرا یا عدم اجرای آنها، از نظر تأثیرات اجتماعی، فرهنگی و شهرسازی و معماری و میزان اعتبار مورد درخواست برای اجرا، بررسی و در نهایت مطالعات مطرح شده در این شورا مصوب و یا رد می شود.

شهردار همدان در خصوص این که حل مسائل در حوزه‌های مختلف این شهرداری تا چه حد متکی به پژوهش و مطالعات علمی است، توضیح داد: مباحث ترافیکی در این شهرداری مطالعه محور بوده و دارای طرح جامع حمل و نقل و ترافیک است که در برنامه راهبردی - عملیاتی میان مدت شهرداری همدان لحاظ شده است. در خصوص بافت فرسوده هم براساس دستورالعمل‌های مربوطه اقدامات و مطالعات خوبی در برنامه راهبردی عملیاتی شهرداری لحاظ شده است. حسینی در خصوص آلودگی هوا و اقدامات مطالعاتی و پژوهشی هم تأکید کرد: طرح مطالعاتی مکان یابی و خرید دستگاه‌های سنجش آلودگی هوا و همچنین و طرح‌های مطالعاتی ترافیکی در این شهرداری وجود دارد و مهمترین اقدام اجرای شیوه‌های حمل و نقل عمومی شهر براساس طرح جامع ترافیکی و همچنین نوسازی، بازسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و کاهش عمر ناوگان به ۱۰ سال پس از مطالعات لازم بوده که از اقدامات شاخص در این خصوص به شمار می رود. شهردار همدان در خصوص نقش مراکز مطالعات شهری در تصمیمات

وی دخالت بیش از ۲۰ نهاد در امور شهری را موجب تداخل وظایف، اتلاف منابع و کاهش رضایتمندی عمومی دانست که در عین حال ایجاد مدیریت جامع شهری می تواند نقش مهمی در ارتقای بهره‌وری و کیفیت خدمات ایفا کند.

حسینی رویکرد برنامه محور، مبتنی بر شفافیت، کارآمدی و توسعه پایدار و اجرای طرح‌های جدید در حوزه‌های عمرانی، حمل و نقل، خدمات شهری، فناوری اطلاعات، گردشگری و سرمایه گذاری را از اصول مدیریت شهری همدان عنوان کرد و به تدوین برنامه چشم انداز ۲۰ ساله و برنامه عملیاتی پنج ساله در حوزه برنامه ریزی اشاره کرد. به گفته این مقام مسئول هدف اصلی مدیریت شهری ارتقای کیفیت زندگی شهروندان، افزایش بهره‌وری سازمانی، توسعه زیرساخت‌های حیاتی و حرکت به سمت شهر هوشمند بوده است. سید مسعود حسینی در پاسخ به این پرسش که آیا در شهرداری همدان شورا یا کمیته‌ای متشکل از نخبگان برای بررسی مسائل کلان شهر تشکیل شده است؟ گفت: در شهرداری همدان این امر تحت عنوان ستاد برنامه راهبردی و عملیاتی شهرداری فعال است و عملکرد آن در تدوین سیاستها و برنامه‌های کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت مدیریت شهری بسیار تأثیرگذار و مثبت بوده است.

او ادامه داد: در این شهرداری «شورای پژوهش و مطالعات» با عضویت اعضای هیات علمی دانشگاه‌های استان در رشته‌های مختلف و همچنین مدیران و کارشناسان شهرداری و نمایندگان شورای شهر



کلان شهرها و شهرها را موجب هدر رفت منابع مالی شهرداری‌ها و ضرر و زیان شهر و شهروندان بیان کرد و افزود: این عدم نگاه همچنین سبب موازی کاری و سلیقه محوری در انجام پروژه‌های شهری می‌شود. وی نقش شورای شهر و مدیران شهری را در نهادینه‌سازی فرهنگ پژوهش محور در مدیریت شهری را این گونه تشریح کرد: خوشبختانه همان‌طور که پیش‌تر گفتم با ایجاد شورای پژوهش و مطالعات همکاری و تعامل خوب و مثبتی بین شورا و شهرداری و بدنه دانشگاهی و پژوهشی برقرار است که این امر به تصمیمات شهرداری و شورای شهر همدان و اجرای برنامه‌ها کمک زیادی می‌کند. اگر یک تعامل سازنده بین سه حلقه مدیریتی و برنامه‌ریزی، اجرایی و پژوهشی وجود داشته باشد، تصمیمات شهری با کمترین هزینه و بیشترین بهره‌وری اجرایی می‌شود. حسینی از پژوهشگران و نخبگانی که قصد ورود به حل مسائل شهری دارند، دعوت کرد تا شناخت شهرداری‌ها و همچنین شرایط اجرایی را قبل از انجام مطالعات لحاظ کنند و به آن مسلط شوند.

وی گفت: مسائل علمی و دانشگاهی در عمل بسیار متفاوت بوده و نیاز به بررسی و شناخت و تجربه همزمان دارد. همچنین شهرداری‌ها باید از تیم‌های کارشناسی و اساتید کاربلد و آشنا به مسائل و مشکلات شهری استفاده کنند و سوم این که به تعهدات خود در انجام مطالعات پایبند باشند و با تغییرات مدیریتی پیگیری امور مربوطه و به سرانجام رساندن طرح‌ها و مطالعات باشند که دچار وقفه نشود.

کلان شهرداری‌ها هم گفت: این نقش همیشه مثبت و موثر بوده اما برای تاثیرگذاری بیشتر و حداکثری شهرداری همدان تمامی مطالعات پژوهشی خود را در قالب شورای پژوهش و مطالعات شهرداری انجام می‌دهد و پس از بررسی در برنامه و بودجه سنواتی و برنامه ۵ ساله لحاظ می‌کند.

حسینی اولویت پژوهشی برای شهر خود را ضرورت پژوهش در خصوص جذب سرمایه‌گذار و نحوه تامین منابع درآمدهای پایدار شهری با توجه به اینکه سهم شهرداری همدان از محل ارزش افزوده در سطح کشور جزو رتبه‌های آخر است دانست و گفت: طرح‌های پژوهشی با پیوست اجرایی تامین منابع آب با توجه به چالش آب در همدان طی چند سال اخیر و استفاده بهینه از منابع زیرزمینی و روان آب‌ها و مدیریت منابع هم بسیار مهم و حائز توجه است. شهردار همدان نبود نگاه پژوهش محور در مدیریت شهری برای

مباحث ترافیکی در این شهرداری مطالعه محور بوده و دارای طرح جامع حمل و نقل و ترافیک است که در برنامه راهبردی- عملیاتی میان مدت شهرداری همدان لحاظ شده است. در خصوص بافت فرسوده هم براساس دستورالعمل‌های مربوطه اقدامات و مطالعات خوبی در برنامه راهبردی عملیاتی شهرداری لحاظ شده است



فرهاد خسروانی

مدیر مطالعات خدمات شهری و محیط زیست
مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

پژوهش نوآورانه؛ موتور محرک ارتقای خدمات شهری

شهرها امروز با پیچیدگی‌های فزاینده‌ای روبه‌رو هستند؛ از رشد جمعیت و ترافیک گرفته تا چالش‌های محیط زیستی، مدیریت پسماند، تأمین آب و انرژی، و ارائه خدمات شهری با کیفیت. پاسخ‌گویی به این چالش‌ها با روش‌های سنتی و تجربه‌محور دیگر کافی نیست و نیازمند نگاهی علمی، خلاقانه و مبتنی بر پژوهش است. پژوهش نوآورانه و کاربردی، پلی میان دانش نظری و نیازهای واقعی شهروندان است و می‌تواند راهکارهایی عملی، کم‌هزینه و پایدار برای مسائل روزمره مدیریت شهری ارائه دهد.

تشریفاتی تلقی می‌شود. این نگاه اما در شهرداری تهران متفاوت است. شهرداری‌ها باید:

- بودجه و منابع مشخصی را به پژوهش‌های کاربردی در حوزه خدمات شهری اختصاص دهند؛

- سازوکارهایی برای شناسایی، ارزیابی و اجرای ایده‌های پژوهشی نوآورانه ایجاد کنند؛

- از پژوهشگران، کارشناسان و حتی شهروندانی که ایده‌های کاربردی ارائه می‌دهند، به‌صورت رسمی و علنی تقدیر کنند؛

- بستر همکاری میان دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی و شهرداری را تقویت کنند تا فاصله میان تولید دانش و کاربرد آن کاهش یابد.

که این سازوکارها در شهرداری تهران وجود دارند و تقویت شده‌اند.

تقدیر از پژوهش‌های برتر، صرفاً یک اقدام نمادین نیست؛ بلکه پیامی روشن به بدنه علمی و کارشناسی شهر است مبنی بر اینکه نوآوری و تلاش علمی در مسیر بهبود خدمات شهری، دیده و ارزش‌گذاری می‌شود. چنین رویکردی می‌تواند انگیزه لازم را برای تولید ایده‌های جدید و ورود نیروهای متخصص‌تر به این حوزه فراهم کند.

در نهایت، توسعه پایدار شهری در گرو نگاهی است که پژوهش را نه یک هزینه، بلکه یک سرمایه‌گذاری بلندمدت بداند. حمایت جدی از پژوهش‌های نوآورانه و کاربردی، و تقدیر شایسته از پژوهشگران این حوزه، گامی اساسی در مسیر ارتقای کیفیت خدمات شهری و افزایش رضایت شهروندان خواهد بود.

اهمیت این نوع پژوهش‌ها را می‌توان در چند محور بررسی کرد:

نخست، افزایش بهره‌وری خدمات شهری. پژوهش‌های کاربردی می‌توانند فرآیندهای موجود در حوزه‌هایی مانند حمل‌ونقل، جمع‌آوری پسماند، روشنایی معابر و نگهداری فضای سبز را بهینه کنند و هزینه‌های شهرداری را کاهش دهند، بدون آنکه کیفیت خدمات افت کند.

دوم، پاسخ‌گویی به مسائل بومی و محلی. هر شهر ویژگی‌های اقلیمی، اجتماعی و فرهنگی خاص خود را دارد. پژوهش‌هایی که در دل همان شهر و توسط کارشناسان آشنا به شرایط بومی انجام می‌شوند، راهکارهایی متناسب‌تر و اجرایی‌تر از الگوهای وارداتی ارائه می‌دهند.

سوم، تقویت نوآوری و فناوری‌های نوین شهری. از شهر هوشمند و اینترنت اشیا گرفته تا سامانه‌های هوشمند مدیریت ترافیک و پسماند، بسیاری از این فناوری‌ها نیازمند پژوهش‌های میان‌رشته‌ای و بومی‌سازی شده هستند تا در بستر واقعی شهرها قابل اجرا شوند.

چهارم، مشارکت‌پذیری و اعتمادسازی اجتماعی. زمانی که تصمیمات شهری بر پایه پژوهش و شواهد علمی اتخاذ شوند، شفافیت و اعتماد شهروندان به مدیریت شهری افزایش می‌یابد و زمینه مشارکت مردمی در طرح‌های شهری فراهم می‌شود.

با این حال، تحقق این ظرفیت‌ها بدون حمایت نهادی و تقدیر مناسب از پژوهشگران و پژوهش‌های کاربردی ممکن نیست. متأسفانه در بسیاری از شهرداری‌ها، پژوهش هنوز جایگاه واقعی خود را در ساختار تصمیم‌گیری پیدا نکرده و اغلب به‌عنوان یک فعالیت جانبی یا



عباسعلی نوبخت

رئیس سازمان بوستان‌ها و فضای سبز تهران

رئیس سازمان بوستان‌های تهران:

مدیریت فضای سبز باید از رویکرد سنتی به مدیریت دانش بنیان و هوشمند تغییر کند

عباسعلی نوبخت، دارای دکتری مهندسی منابع و رئیس سازمان بوستان‌ها و فضای سبز تهران، با تأکید بر اینکه فضای سبز دیگر صرفاً یک عنصر تزئینی در شهر نیست، پژوهش را یکی از ارکان تصمیم‌سازی و مدیریت شهری عنوان کرده و بر این اعتقاد است که مدیریت فضای سبز باید از رویکرد سنتی به سمت مدیریت دانش بنیان، علمی و هوشمند حرکت کند، وی می‌گوید: تصمیم‌هایی مانند انتخاب گونه گیاهی و شیوه آبیاری باید بر پایه مطالعات اکولوژیک و داده‌های دقیق اتخاذ شود و پژوهش‌های حوزه کاهش مصرف آب نیز باید در اولویت مدیریت شهری قرار گیرد. نوبخت در گفت و گوی زیر با نشریه شهرپژوه به سوالاتی در این حوزه پاسخ می‌گوید.

■ نگاه شما، پژوهش امروز چه جایگاهی در تصمیم‌سازی و سیاست‌گذاری مدیریت شهری دارد و این جایگاه در سال‌های اخیر تا چه اندازه تقویت شده است؟

نگاه ما به فضای سبز بر این اصل استوار است که فضای سبز صرفاً یک عنصر تزئینی نیست، بلکه زیرساختی حیاتی و ریه‌های تنفسی شهر در برابر بحران‌های اقلیمی است و می‌توان مدیریت امروز در فضای سبز را در سه محور عنوان کرد. مدیریت فضای سبز باید از رویکرد سنتی به سمت مدیریت دانش بنیان، علمی و هوشمند تغییر یابد به این معنا که تصمیم‌گیری‌ها از انتخاب گونه تا آبیاری باید بر پایه مطالعات اکولوژیک و داده‌های دقیق باشد نه نسخه‌های واحد، نکته دیگر اینکه این جایگاه به طور قابل توجهی تقویت شده است. مهمترین شاهد آن، تدوین «طرح جامع فضای سبز» برای اولین بار در تاریخ تهران است که نگاه مقطعی را به برنامه‌ریزی راهبردی تبدیل کرده است و در آخر تشکیل کمیته‌های تخصصی با حضور اساتید دانشگاهی و تأکید بر عدالت در توزیع با هدف رفع کمبود سرانه در مناطق کم‌برخوردار از دیگر مصادیق این تقویت می‌باشد.

■ چه سازوکاری باید وجود داشته باشد تا نتایج پژوهش‌های شهری از مرحله تولید گزارش فراتر رفته و مستقیماً وارد تصمیم‌گیری و اجرای پروژه‌ها شود؟

برای تبدیل پژوهش به عمل، می‌توان به سه سازوکارهای کلیدی تأکید نمود که فراتر از تولید عمل می‌کنند: ایجاد میزهای اجرایی مشترک که با تشکیل کارگروه‌های عملیاتی متشکل از محقق، مجری و مدیر شهری از ابتدای پروژه، تا پژوهش‌ها گام به گام در میدان اجرا آزمایش و اصلاح شوند، نه اینکه پس از اتمام، در قفسه بمانند. همچنین بودجه‌بندی که پژوهش محور باشد، یعنی اختصاص ردیف بودجه‌ای جداگانه برای پایلوت‌های اجرایی (نمونه‌های آزمایشی) تا نتایج پژوهش مستقیماً در یک منطقه خاص پیاده‌سازی شده و قبل از گسترش به کل شهر، بازخورد آن گرفته شود. البته سامانه‌های هوشمند نظارت لحظه‌ای مانند طراحی داشبوردهای مدیریتی که داده‌های حاصل از پژوهش مثلاً وضعیت خاک، آبیاری یا گونه‌ها را به صورت برخط در اختیار تصمیم‌گیرندگان قرار دهد، تا تصمیم‌گیری نه بر اساس گزارش‌های ماهانه، بلکه بر اساس اطلاعات زنده انجام شود. من معتقدم اصلی‌ترین مانع نبود این سازوکارهاست، نه کمبود پژوهش.

■ آیا نمونه‌ای در حوزه مسئولیت خود سراغ دارید که یک پژوهش یا مطالعه علمی، به تغییر یک سیاست، تصمیم یا پروژه شهری منجر شده باشد؟
بله نمونه بارز آن تدوین «طرح جامع فضای سبز شهر تهران» است

برای داشتن یک فضای سبز خوب شهری، مسائل زیادی می‌تواند در اولویت باشد. ولی با توجه به شرایط کم آبی کشور به ویژه در شهر تهران پژوهش‌هایی که منجر به کاهش مصرف آب و در عین حال افزایش بهره‌وری فضای سبز شود. در اولویت است و می‌بایست در شهر تهران از گیاهان کم نیاز به آب و سازگار به محیط و با توجه به شرایط اقلیمی استفاده کرد

بوستان هاست. همچنین جشنواره‌هایی مانند «تحقیق و نوآوری در مدیریت شهری» با حضور دانشگاهیان و شرکت‌های دانش‌بنیان و فراخوان‌های جذب ایده‌های فناورانه برای حل چالش‌های شهری ظرفیت‌های پراکنده را متمرکز می‌کند.

□ **داده‌های شهری و تحلیل اطلاعات امروز چه نقشی در تصمیم‌های مدیریتی دارند و چه ظرفیتی هنوز در این زمینه مغفول مانده است؟ به نظر شما نوآوری در مدیریت شهری باید صرفاً به استفاده از فناوری‌های جدید محدود شود یا باید به اصلاح شیوه حکمرانی و حل مسائل واقعی شهر نیز منجر شود؟** می‌توان گفت نقش داده‌ها امروز ستون فقرات تصمیم‌گیری هستند و از وضعیت‌سنجی (مثلاً بررسی سرانه فضای سبز در مناطق کم‌برخوردار) تا پایش لحظه‌ای (نظارت بر کیفیت خاک و آبیاری هوشمند) را پوشش می‌دهند. اما ظرفیت بزرگ مغفول مانده، یکپارچه‌سازی داده‌ها در یک سامانه جامع شهری است. هم‌اکنون اطلاعات در سازمان‌های مختلف پراکنده است و این مانع تحلیل‌های کلان و پیش‌بینی‌کننده می‌شود. همچنین، تفسیر داده‌ها توسط نخبگان پیش از ارائه به مدیران، حلقه گم‌شده‌ای است که می‌تواند گزارش‌های خام را به بینش‌های عملیاتی تبدیل کند. قسمت دوم سوال که پرسیدین آیا نوآوری صرفاً فن اوزانه است؟ به هیچ وجه نوآوری در مدیریت شهری باید فراتر از ابزارهای فنی و به اصلاح ساختار حکمرانی باشد. تجربه جهانی نشان می‌دهد که فناوری بدون بازنگری در فرآیندهای تصمیم‌گیری و مشارکت مردمی، صرفاً هزینه‌ای زیبا اما بی‌نتیجه است. برای مثال، استفاده از سنسورهای هوشمند در بوستان‌ها وقتی مؤثر است که با تغییر در شیوه تأمین بودجه، نیروی انسانی متخصص و سازوکارهای شفافیت همراه شود. به عبارتی، نوآوری واقعی زمانی رخ می‌دهد که حل مسئله اصلی شهر مثل عدالت در توزیع خدمات و استفاده از مشارکت‌های مردمی جایگزین تکنولوژی بازی شود.

که برای نخستین بار با رویکردی علمی و راهبردی تهیه شده است این طرح نتیجه همکاری مستقیم مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، سازمان بوستان‌ها و جمعی از اساتید برجسته دانشگاهی است و نشان می‌دهد که پژوهش از مرحله ارائه گزارش فراتر رفته و وارد عرصه تصمیم‌سازی کلان شده است. همچنین، برگزاری نشست‌های تخصصی با حضور نخبگان برای نقد و بررسی این طرح، گواه دیگری بر نهادینه شدن این رویکرد است پس این مصداق عینی نشان می‌دهد که چگونه یک مطالعه علمی می‌تواند به تغییر رویه مدیریت شهری از نگاه مقطعی به برنامه‌ریزی راهبردی منجر شود.

□ **به نظر شما برای سال آینده، کدام مسائل شهری تهران بیش از همه به پژوهش‌های کاربردی و مسئله‌محور نیاز دارند؟** برای داشتن یک فضای سبز خوب شهری، مسائل زیادی می‌تواند در اولویت باشد. ولی با توجه به شرایط کم آبی کشور به ویژه در شهر تهران پژوهش‌هایی که منجر به کاهش مصرف آب و در عین حال افزایش بهره‌وری فضای سبز شود. در اولویت است و می‌بایست در شهر تهران از گیاهان کم نیاز به آب و سازگار به محیط و با توجه به شرایط اقلیمی استفاده کرد. علاوه بر این بیشترین کارایی در حل چالش‌های زیست محیطی از قبیل کاهش گازهای گلخانه‌ای، کاهش ذرات معلق در هوا، کاهش آلودگی آب و خاک و... می‌توان در نظر گرفت.

□ **چگونه می‌توان ظرفیت دانشگاه‌ها، نخبگان، دانشجویان و شرکت‌های دانش‌بنیان را از سطح همکاری‌های مقطعی به بخشی از فرایند حل مسائل شهری تبدیل کرد؟** برای تبدیل همکاری‌های مقطعی به بخشی از فرایند حل مسائل شهر، باید زیرساخت‌ها و ساختارهای ارتباطی پایدار ایجاد کرد. خوشبختانه در سال‌های اخیر گام‌های مؤثری در این مسیر برداشته شده که می‌تواند الگوی خوبی باشد، به عنوان نمونه ایجاد بوستان‌های علم و فناوری شهری، راه‌اندازی «سازمان فناوری‌های نوین و نوآوری‌های شهری» به عنوان پل ارتباطی میان نخبگان و مدیریت شهری و بهره‌برداری از پارک علم و فناوری شهرداری» برای استقرار شرکت‌های دانش‌بنیان، بستری فیزیکی و نهادی برای همکاری مستمر فراهم کرده است.

البته تجربه عینی در سازمان بوستان‌ها وجود دارد. در حوزه فضای سبز، همکاری با شرکت‌های دانش‌بنیان برای بومی‌سازی فناوری اسکن درختان نمونه‌ای از تبدیل پژوهش به عمل در سازمان



مورد استفاده قرار گیرند؟

برای تضمین کاربست پژوهش در تصمیم‌گیری‌های شهری، باید ساختار، فرآیند و انگیزه‌ها به صورت همزمان اصلاح شوند. یکی از این سازوکارها، ایجاد الزام نهادی و ساختاری است؛ به این معنا که دبیرخانه کاربست پژوهش در معاونت برنامه‌ریزی و بودجه شهرداری ایجاد شود و وظیفه انطباق‌سنجی تمام طرح‌های عمرانی و بودجه‌های سالانه با یافته‌های پژوهشی مصوب را بر عهده داشته باشد. همچنین باید در آیین‌نامه بودجه‌ریزی، یک ماده قانونی الزام‌آور پیش‌بینی شود که به طور صریح، حداقل درصدی از اعتبارات هر پروژه را به پژوهش محوری و پایش مبتنی بر داده اختصاص دهد. نکته دیگر گره زدن پژوهش به فرآیند بودجه است با ارائه «گزارش اثربخشی پژوهش» به عنوان یکی از اسناد الزامی برای تصویب هر طرح عمرانی یا سیاست جدید به طوری که بدون تأیید این گزارش، هیچ بودجه‌ای تخصیص نیابد. همین‌طور طراحی سامانه «ردیابی تأثیر» که هر پژوهش مصوب را به یک پروژه شهری متصل کرده و میزان اجرای توصیه‌های آن را به صورت شفاف و قابل رصد برای عموم نمایش دهد. در نگاه دیگر، تغییر نظام انگیزشی مدیران است؛ به این معنا که ارزیابی عملکرد مدیران بر اساس میزان استفاده از پژوهش‌ها در تصمیمات آنها انجام شود، نه صرفاً بر مبنای گزارش‌های عملکردی سنتی. همچنین می‌توان جایزه سالانه مدیر پژوهش‌محور را برای مدیرانی در نظر گرفت که بیشترین کاربست علمی را در پروژه‌های خود داشته‌اند.

■ جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری را تا چه اندازه می‌توان پل ارتباطی میان پژوهشگران و مدیریت اجرایی دانست و چه تغییری لازم است تا خروجی آن اثرگذاری بیشتری داشته باشد؟ آیا برای سنجش تأثیر دوره‌های گذشته جشنواره، ارزیابی مشخصی از میزان استفاده از پژوهش‌های ارائه‌شده در تصمیمات شهری انجام شده است؟

به نظر من جشنواره «پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری» را می‌توان پلی مستحکم میان پژوهشگران و مدیریت اجرایی دانست، به ویژه که با مشارکت نهادهای کلان مانند شهرداری تهران و شورای شهر برگزار می‌شود و به دنبال عملیاتی کردن زنجیره علم و نوآوری است. برای اثرگذاری بیشتر خروجی آن، دو تغییر اساسی لازم است؛ یکی تغییر در فرآیند داوری یعنی علاوه بر معیارهای علمی، «نحوه کاربست و استفاده از نتایج» در حل مسائل شهری باید به عنوان شرط اصلی داوری مطرح شود تا پژوهش‌ها از ابتدا مسئله‌محور طراحی شوند. دومی وجود سازوکار اجرایی الزام‌آور بدین معناست که برگزیدگان باید برای ارائه طرح خود در جمع‌های تخصصی مدیران شهری حضور یابند و پس از تصویب، اعتبار اجرایی برای پیاده‌سازی طرح در یک پایلوت شهری دریافت کنند، نه صرفاً دریافت جایزه

■ از منظر مدیریت شهری، چه سازوکاری می‌تواند تضمین کند که یافته‌های پژوهشی و مطالعات تخصصی، در زمان تصمیم‌گیری درباره بودجه، طرح‌ها و سیاست‌های شهری واقعاً





مهدی علیزاده

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران مطرح کرد؛

بررسی سه چالش اصلی در شرکت واحد اتوبوسرانی تهران

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران سه چالش اصلی در حوزه مدیریتی اتوبوسرانی را حکمرانی داده و ایجاد زیرساخت یکپارچه تحلیل عملیات، بازطراحی برنامه ریزی و تخصیص ناوگان بر اساس تقاضای واقعی و شرایط پویا و بهره‌وری انرژی، کاهش آلاینده‌گی و نوسازی ناوگان عنوان کرد که نیازمند پژوهش‌های کاربردی و فوری است.

و ظرفیت واقعی شبکه اثر می‌گذارد. بنابراین نیازمند مدل‌هایی هستیم که بتوانند تعداد اتوبوس، سرفاصله، زمان بندی، ظرفیت و تخصیص ناوگان را متناسب با الگوی واقعی تقاضا و شرایط شبکه تنظیم کنند. در این حوزه، هدف فقط افزایش عرضه نیست؛ بلکه بهینه‌سازی نسبت عرضه به تقاضا است. باید بتوانیم در عین کنترل هزینه بهره‌برداری، شاخص‌هایی مانند زمان انتظار، ازدحام، قابلیت اطمینان و پوشش تقاضا را بهبود دهیم.

علیزاده بهره‌وری انرژی، کاهش آلاینده‌گی و نوسازی ناوگان را سومین چالش حوزه مدیریتی خود دانست و بیان کرد: در موضوع برقی‌سازی، نگاه ما نباید صرفاً «خرید اتوبوس برقی» باشد. برقی‌سازی یک مسئله سیستماتیک است که از انتخاب نوع و ظرفیت ناوگان تا مشخصات مسیر، الگوی توقف و حرکت، بار مسافر، شیب مسیر، شرایط آب‌وهوایی، الگوی شارژ، ظرفیت شبکه برق، عمر باتری و هزینه چرخه عمر را دربر می‌گیرد.

او ادامه داد: باید برای هر کردیدور و خط، هزینه چرخه عمر ناوگان محاسبه شود و هزینه سرمایه‌گذاری، انرژی، نگهداشت، تعویض باتری، زیرساخت شارژ و ارزش باقیمانده ناوگان در طول دوره بهره‌برداری مورد ارزیابی قرار گیرد. در کنار آن، حتی در ناوگان دیزلی نیز می‌توان با اصلاح الگوی بهره‌برداری، آموزش رانندگان، نگهداشت پیشگیرانه و بهینه‌سازی برنامه حرکت، مصرف سوخت و آلاینده‌گی را کاهش داد. هدف نهایی باید ایجاد ناوگانی باشد که هم از نظر اقتصادی بهره‌ور، از نظر عملیاتی قابل اتکا و از نظر زیست‌محیطی کم‌آلاینده باشد.

مهدی علیزاده درباره سه چالش اصلی در حوزه مدیریتی او که نیازمند پژوهش‌های کاربردی و فوری است، توضیح داد: اگر بخواهم سه محور را به عنوان اولویت‌های پژوهشی شرکت واحد اتوبوسرانی تهران مشخص کنم، اول به حکمرانی داده و ایجاد زیرساخت یکپارچه تحلیل عملیات اشاره می‌کنم. شرکت واحد برای حرکت به سمت مدیریت علمی ناوگان، نیازمند یک معماری یکپارچه داده حمل‌ونقل است. داده‌های مربوط به موقعیت و حرکت اتوبوس‌ها، عملکرد خطوط، تقاضای سفر، تعداد سوار و پیاده‌شدن مسافران، زمان سفر، تعمیر و نگهداری، مصرف انرژی، خرابی‌ها و شکایات و تجربه مسافر باید در یک چارچوب مشترک قابل اتصال و تحلیل باشند.

او افزود: ترکیب داده‌های سامانه موقعیت‌یابی ناوگان، سامانه‌های پرداخت کرایه، داده‌های تعمیر و نگهداری و داده‌های ترافیکی می‌تواند امکان تحلیل دقیق‌تری از عملکرد واقعی شبکه ایجاد کند. مرحله بعد، استفاده از تحلیل داده‌ها و روش‌های هوشمند و پیش‌بینی‌کننده است؛ یعنی داده صرفاً برای گزارش عملکرد گذشته استفاده نشود، بلکه بتوانیم تقاضا، احتمال اختلال، خرابی ناوگان، افت عملکرد خطوط و نیاز آینده به ظرفیت را پیش‌بینی کنیم.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران دومین چالش اصلی حوزه مدیریتی‌اش را بازطراحی برنامه‌ریزی و تخصیص ناوگان بر اساس تقاضای واقعی و شرایط پویا عنوان کرد و گفت: برنامه‌ریزی اتوبوسرانی نباید صرفاً بر اساس برنامه‌های ثابت و ایستا انجام شود. تقاضای سفر در طول روز، هفته و سال تغییر می‌کند و شرایط ترافیکی نیز بر زمان سفر



علیزاده درباره اینکه پژوهش‌های صورت گرفته در مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران تا چه اندازه در شرکت واحد اتوبوسرانی اثرگذار بوده است، توضیح داد: به اعتقاد من، در سازمانی با ابعاد و پیچیدگی شرکت واحد اتوبوسرانی تهران، مهم‌ترین کارکرد پژوهش، صرفاً ارائه یک راهکار برای یک مسئله مشخص نیست؛ بلکه پژوهش باید به ارتقای نظام تصمیم‌سازی، مسئله‌شناسی و حکمرانی عملیاتی سازمان کمک کند.

او افزود: شبکه اتوبوسرانی یک سیستم پیچیده و پویاست که عملکرد آن حاصل برهم‌کنش متغیرهایی مانند تقاضای سفر، ظرفیت ناوگان، شرایط ترافیکی، هندسه و عملکرد شبکه معابر، زمان‌بندی حرکت، فاصله زمانی بین سرویس‌ها، رفتار مسافران، بهره‌وری نیروی انسانی، وضعیت فنی ناوگان، هزینه‌های بهره‌برداری و حتی شرایط جوی و رویدادهای شهری است. بنابراین نمی‌توان مسائل این شبکه را به صورت جزیره‌ای تحلیل کرد. برای مثال افزایش تعداد اتوبوس لزوماً به معنای افزایش متناسب کیفیت خدمت نیست. اگر سرفاصله حرکت‌ها به‌درستی تنظیم نشود، توزیع نامناسب ناوگان در طول خط وجود داشته باشد یا زمان سفر به دلیل ازدحام و تأخیرهای عملیاتی افزایش پیدا کند، بخشی از ظرفیت ایجاد شده عملاً به کیفیت خدمت تبدیل نخواهد شد.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران ادامه داد: از این منظر، پژوهش باید به ما کمک کند یک مسئله عملیاتی را به صورت دقیق تعریف کنیم؛ شاخص‌های عملکرد را مشخص؛ عوامل مؤثر بر آن را شناسایی و سپس گزینه‌های مداخله را از نظر اثربخشی، هزینه، امکان اجرا و پیامدهای کوتاه‌مدت و بلندمدت ارزیابی کنیم. به بیان دیگر، پژوهش باید بتواند فاصله میان «مسئله‌ای که مدیر در میدان مشاهده می‌کند» و «تصمیمی که سازمان اتخاذ می‌کند» را کاهش دهد. در شرکت واحد اتوبوسرانی، بخشی از مطالعات انجام شده در حوزه‌هایی مانند نظام اقتصادی بهره‌برداری بخش خصوصی، طراحی مشوق‌ها و جرائم، اصلاح ضوابط شرکت‌های خصوصی، تخصیص ناوگان و زمان‌بندی خدمات

من مسیر آینده پژوهش در شرکت واحد را حرکت از «پژوهش برای حل یک مشکل» به سمت «پژوهش برای شناخت مسئله، تحلیل علّی، اولویت‌بندی، طراحی مداخله، ارزیابی اثر و پشتیبانی از تصمیم» می‌دانم. این همان نقطه‌ای است که پژوهش می‌تواند مستقیماً به ارتقای عملکرد حمل و نقل عمومی کمک کند

دقیقاً در همین چارچوب قابل ارزیابی است؛ یعنی تلاش شده مسائل اجرایی به موضوعات مشخص پژوهشی تبدیل و برای آنها چارچوب تحلیلی ارائه شود. البته من معتقدم اثرگذاری پژوهش را نباید فقط با این معیار سنجید که «آیا یک پیشنهاد عیناً اجرا شده است یا خیر». گاهی یک مطالعه، حتی اگر به اجرای مستقیم یک پیشنهاد منجر نشود، با ایجاد یک چارچوب تصمیم‌گیری، اصلاح شاخص‌های کلیدی عملکرد، تغییر روش ارزیابی عملکرد یا کاهش عدم قطعیت مدیریتی می‌تواند اثر قابل توجهی بر عملکرد سازمان داشته باشد.

وی با بیان اینکه هدف مطلوب ما این است که پژوهش وارد چرخه حکمرانی شرکت شود؛ ادامه داد: یعنی مسئله، از عملیات شناسایی شود، با داده و روش علمی تحلیل شود، گزینه‌های مداخله ارزیابی شوند، در صورت امکان پایلوت اجرا شود و سپس نتایج پایلوت بر اساس شاخص‌های از پیش تعیین شده ارزیابی و برای مقیاس‌گذاری تصمیم‌گیری شود. در حوزه اتوبوسرانی نیز نگاه به کیفیت خدمت دیگر صرفاً به تعداد اتوبوس، ظرفیت اسمی یا تعداد مسافر جابه‌جا شده محدود نیست. شاخص‌هایی مانند قابلیت اطمینان، منظم بودن سرفاصله، زمان انتظار، زمان سفر، تراکم داخل اتوبوس و بیش‌بین‌پذیری زمان رسیدن باید در کنار شاخص‌های بهره‌وری ناوگان مورد توجه قرار گیرند.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران گفت: من مسیر آینده پژوهش در شرکت واحد را حرکت از «پژوهش برای حل یک مشکل» به سمت «پژوهش برای شناخت مسئله، تحلیل علّی، اولویت‌بندی، طراحی مداخله، ارزیابی اثر و پشتیبانی از تصمیم» می‌دانم. این همان نقطه‌ای است که پژوهش می‌تواند مستقیماً به ارتقای عملکرد حمل و نقل عمومی کمک کند.

علیزاده در پاسخ به این پرسش که آیا پژوهش‌های مرتبط با حوزه کاری شما از سوی مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران به شناسایی مسائل اولویت‌دار در شرکت واحد اتوبوسرانی منجر شده است؟ گفت: بله. بخش قابل توجهی از مطالعات انجام شده به شناسایی و صورت‌بندی مسائل اولویت‌دار شرکت کمک کرده است. در حال حاضر، مهم‌ترین حوزه‌های مسئله در اتوبوسرانی را می‌توان در چند محور اصلی دسته‌بندی کرد: بهره‌وری ناوگان، قابلیت اطمینان خدمت، تطبیق عرضه و تقاضا، کاهش زمان انتظار و سفر، مدیریت هزینه‌های بهره‌برداری، نگهداشت ناوگان، عملکرد بخش خصوصی و بهره‌گیری از فناوری و داده در مدیریت شبکه.

او توضیح داد: در موضوع قراردادهای بخش خصوصی، صرفاً تعیین

در شرکت واحد اتوبوسرانی، بخشی از مطالعات انجام شده در حوزه‌هایی مانند نظام اقتصادی بهره‌برداری بخش خصوصی، طراحی مشوق‌ها و جرائم، اصلاح ضوابط شرکت‌های خصوصی، تخصیص ناوگان و زمان‌بندی خدمات دقیقاً در همین چارچوب قابل ارزیابی است؛ یعنی تلاش شده مسائل اجرایی به موضوعات مشخص پژوهشی تبدیل و برای آنها چارچوب تحلیلی ارائه شود

است از نظر علمی ارزشمند باشد، اما پژوهش اثرگذار پژوهشی است که بتواند به تصمیم بهتر، سیاست مؤثرتر، تخصیص بهینه‌تر منابع یا ارتقای کیفیت زندگی شهروندان منجر شود. از سوی دیگر، یکی از مسائل مهم در مدیریت شهری، جلوگیری از موازی کاری پژوهشی و انباشت مطالعاتی است که ارتباط مشخصی با فرآیند تصمیم‌گیری ندارند. به همین دلیل، جشنواره می‌تواند علاوه بر معرفی دستاوردها، به شکل‌گیری یک نظام مدیریت و هدایت پژوهش‌های شهری کمک کند؛ به این معنا که مسائل اولویت‌دار مدیریت شهری مشخص شوند، پژوهش‌ها بر اساس این اولویت‌ها هدایت شوند و نتایج آنها نیز در یک فرآیند مشخص مورد ارزیابی و پیگیری قرار گیرد.

او همچنین به اهمیت ارتباط مستمر میان دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی، شرکت‌های دانش‌بنیان، متخصصان و مدیران اجرایی اشاره کرد و افزود: بسیاری از ایده‌ها و یافته‌های علمی زمانی می‌توانند به ارزش عمومی تبدیل شوند که امکان آزمون آنها در محیط واقعی مدیریت شهری فراهم شود. به نظر من، یکی از خروجی‌های مهم جشنواره می‌تواند ایجاد مسیر مشخص برای حمایت از پژوهش‌های منتخب از مرحله مطالعه تا آزمون میدانی، ارزیابی اثر، اصلاح راهکار و در نهایت تصمیم و استقرار باشد. در این صورت، جشنواره از یک رویداد سالانه برای ارائه دستاوردهای پژوهشی فراتر می‌رود و به بخشی از نظام نوآوری و سیاست‌گذاری شهری تبدیل می‌شود.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران بیان کرد: در نهایت، اگر خواهیم پژوهش در مدیریت شهری واقعاً اثرگذار باشد، باید بتوانیم زنجیره‌ای روشن میان مسئله واقعی شهر، سؤال پژوهشی، تولید شواهد، تصمیم مدیریتی، اجرای سیاست و ارزیابی نتایج ایجاد کنیم. به اعتقاد من، جشنواره پژوهش و نوآوری می‌تواند یکی از بسترهای مهم برای شکل‌گیری و تقویت این زنجیره باشد.

میزان پرداخت یارانه کافی نیست؛ بلکه باید مشخص شود پرداخت چگونه به خروجی واقعی خدمت متصل شود. به همین دلیل، مطالعات مرتبط با نظام اقتصادی بهره‌برداری، مشوق‌ها و جرائم می‌توانند زمینه حرکت به سمت قراردادهای مبتنی بر عملکرد را فراهم کنند؛ به گونه‌ای که بخشی از پرداخت‌ها به شاخص‌هایی مانند تحقق برنامه، قابلیت اطمینان، کیفیت خدمت، آمادگی ناوگان و رعایت الزامات بهره‌برداری وابسته شود. مطالعات ارزیابی عملکرد معاونت‌ها و ادارات شرکت می‌توانند به ایجاد یک نظام منسجم شاخص‌های کلیدی عملکرد کمک کنند؛ به نحوی که عملکرد واحدهای مختلف بر اساس شاخص‌های کمی، قابل مقایسه و قابل پایش باشد. به نظر من، ارزش اصلی پژوهش در اینجا این است که مسائل پراکنده عملیاتی را به مسائل قابل اندازه‌گیری و قابل مدیریت تبدیل کند.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران درباره اینکه برگزاری و تداوم جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری تا چه اندازه می‌تواند به پیشبرد توسعه شهری در بخش‌های مختلف منجر شود نیز اظهار نظر کرد: به اعتقاد من، ارزش واقعی جشنواره پژوهش و نوآوری زمانی ایجاد می‌شود که بتواند رابطه میان مسئله‌شناسی، تولید دانش، تصمیم‌سازی و اجرای سیاست‌های شهری را تقویت کند. مدیریت شهری با مسائل پیچیده، چندبعدی و به هم پیوسته‌ای مواجه است؛ مسائلی مانند حمل‌ونقل، ترافیک، آلودگی هوا، توسعه شهری، تاب‌آوری، محیط زیست، مدیریت منابع، خدمات شهری، اقتصاد شهری و کیفیت زندگی شهروندان. در چنین شرایطی، تصمیم‌گیری صرفاً بر مبنای تجربه مدیریتی یا راهکارهای سنتی نمی‌تواند پاسخگوی همه این پیچیدگی‌ها باشد و پژوهش باید بتواند بخشی از این عدم قطعیت را کاهش دهد. مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران ادامه داد: از این منظر، جشنواره پژوهش و نوآوری می‌تواند بستری برای شناسایی مسائل اولویت‌دار، معرفی پژوهش‌های مسئله‌محور، شناسایی ظرفیت‌های علمی و فناورانه و ایجاد ارتباط میان پژوهشگران و بدنه اجرایی مدیریت شهری باشد. البته به نظر من، در ارزیابی پژوهش‌ها نباید صرفاً به نوآوری علمی یا کیفیت نظری آنها توجه کرد. یک پژوهش شهری زمانی ارزش عملیاتی بیشتری پیدا می‌کند که علاوه بر اعتبار علمی، بتواند به یک مسئله واقعی پاسخ دهد، قابلیت اجرا داشته باشد، هزینه و منابع مورد نیاز آن مشخص باشد، پیامدهای اقتصادی و اجتماعی آن قابل ارزیابی باشد و بتوان اثر آن را با شاخص‌های مشخص اندازه‌گیری کرد. عزیزاده با بیان اینکه در واقع، لازم است میان «پژوهش خوب» و «پژوهش اثرگذار» تمایز قائل شویم، گفت: پژوهش خوب ممکن



امید شریفی

مدیر مطالعات اقتصاد و مدیریت شهری

گاهی ارزش پژوهش در ایجاد سؤال تازه است وقتی پژوهش از روی کاغذ به شهر می‌رسد

هرچه بیشتر با مسائل شهر و مدیریت شهری درگیر می‌شویم، بیشتر به این نتیجه می‌رسیم که بسیاری از پاسخ‌هایی که به دنبال آن‌ها هستیم، جایی میان «دانستن» و «تصمیم گرفتن» قرار دارند. شاید به همین دلیل است که هرچه شهر پیچیده‌تر می‌شود، نقش پژوهش نیز مهم‌تر می‌شود؛ البته نه پژوهشی که فقط در قالب گزارش و مقاله باقی بماند، بلکه پژوهشی که بتواند راه خود را به سمت تصمیم و عمل باز کند.

دارد یا خیر. گاهی می‌تواند کمک کند تا میان چند گزینه، انتخاب دقیق‌تری داشته باشیم. گاهی هم ممکن است نتیجه پژوهش این باشد که اصلاً لازم نیست کاری را که سال‌ها انجام داده‌ایم، به همان شکل ادامه دهیم. این بخش از پژوهش برای من جذاب‌تر است؛ اینکه پژوهش قرار نیست همیشه چیزی را تأیید کند. گاهی ارزش پژوهش در این است که یک سؤال تازه ایجاد کند، یک تصمیم را دوباره بررسی کند یا حتی بگوید مسیر دیگری شاید بهتر باشد.

واقعیت این است که در شهر، هیچ تصمیمی کاملاً جدا از تصمیم‌های دیگر نیست. یک تصمیم اقتصادی ممکن است بر مسائل اجتماعی اثر بگذارد و یک تصمیم عمرانی می‌تواند پیامدهای محیط‌زیستی یا فرهنگی داشته باشد.

شاید یکی از کارکردهای مهم مرکز مطالعات نیز همین باشد؛ اینکه میان مسئله‌ای که در شهر وجود دارد و دانشی که در دانشگاه‌ها و میان پژوهشگران تولید می‌شود، پلی ایجاد کند. پلی که البته زمانی معنا پیدا می‌کند که دو طرف آن، یعنی «پژوهش» و «مدیریت»، واقعاً به یکدیگر برسند. برای همین، شاید «علم در خدمت شهر» فقط یک شعار زیبا نباشد. اگر پژوهش بتواند کمک کند مسئله را بهتر بفهمیم، منابع را درست‌تر ببینیم، اولویت‌ها را دقیق‌تر انتخاب کنیم و تصمیم‌های بهتری برای زندگی مردم بگیریم، آن وقت علم واقعاً وارد زندگی شهر شده است.

و شاید زیباترین نقطه پژوهش همین‌جا باشد؛ جایی که یک ایده، یک مطالعه یا یک یافته علمی، از روی کاغذ بلند می‌شود و در گوشه‌ای از شهر، زندگی یک شهروند را کمی بهتر می‌کند.

کار در مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، فرصت ارزشمندی است تا این مسائل را از نزدیک ببینیم. اینجا با مسائلی روبه‌رو می‌شویم که در ابتدا ساده به نظر می‌رسند، اما وقتی کمی عمیق‌تر به آن‌ها نگاه می‌کنیم، می‌بینیم پشت هر مشکل شهری، مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی، اجتماعی، مدیریتی و حتی فرهنگی وجود دارد و به همین دلیل، گاهی پیدا کردن پاسخ، به اندازه خود مسئله پیچیده است.

برای مثال، وقتی درباره یک پروژه شهری، نحوه تأمین مالی یک طرح، یک سیاست اقتصادی یا حتی یک مسئله ساده مدیریتی صحبت می‌کنیم، همیشه یک سؤال اساسی پیش می‌آید: از کجا بدانیم که انتخاب ما واقعاً بهترین گزینه بوده است؟

اینجاست که پژوهش وارد ماجرا می‌شود. پژوهش شاید در ظاهر با عدد و نمودار و پرسشنامه و گزارش سروکار داشته باشد، اما در نهایت قرار است به یک سؤال بسیار ساده پاسخ دهد: حالا چه کار کنیم؟

به نظر من، ارزش واقعی پژوهش دقیقاً از همین‌جا شروع می‌شود. در شرایط امروز کشور، این موضوع ملموس‌تر از همیشه است. شرایط اقتصادی، محدودیت منابع و اتفاقات و دشواری‌هایی که جامعه با آن‌ها روبه‌روست، طبیعتاً بر مدیریت شهر نیز اثر می‌گذارد. شهرداری تهران با مجموعه بزرگی از نیازها و مطالبات روبه‌روست و در عین حال باید منابع موجود را با دقت بیشتری مدیریت کند. در چنین شرایطی، شاید مهم‌ترین کمک پژوهش این باشد که به ما بگوید منابع محدود را کجا و چگونه هزینه کنیم تا نتیجه بیشتری برای شهروندان داشته باشد.

گاهی یک مطالعه خوب می‌تواند نشان دهد که یک پروژه واقعاً اولویت



هادی حق‌بین

شهردار منطقه یک

پژوهش؛ حلقه بین مسئله‌شناسی، تصمیم‌گیری و اجرا مهم‌ترین چالش‌های موجود در منطقه یک که نیازمند پژوهش هستند

شهردار منطقه یک شهر تهران ایمنی، پایداری و تاب‌آوری ساختمان‌های این منطقه را یکی از مهم‌ترین مسائلی دانست که نیازمند پژوهش کاربردی و فوری است و گفت: به عقیده من، در شرایط فعلی، ایمنی، پایداری و تاب‌آوری ساختمان‌های منطقه یک، یکی از مهم‌ترین مسائلی است که نیازمند یک پژوهش کاربردی و فوری است. هادی حق‌بین شهردار منطقه یک معتقد است: پژوهش‌های صورت گرفته از سوی مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، به‌ویژه در موضوعاتی که مستقیماً از مسائل و نیازهای واقعی منطقه نشأت گرفته‌اند، در بهبود فرآیند تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی و اجرای اقدامات در شهرداری منطقه یک اثرگذار بوده و به ارتقای عملکرد مجموعه کمک کرده است. یکی از مهم‌ترین کارکردهای این پژوهش‌ها، کمک به شناخت دقیق‌تر مسائل و ارائه راهکارهای مبتنی بر مطالعه و شواهد است. در واقع، زمانی که یک مسئله پیش از ورود به مرحله اجرا به صورت علمی و میدانی بررسی می‌شود، تصمیم‌گیری برای مدیریت شهری هدفمندتر و اثربخش‌تر خواهد بود.

دفع فاضلاب، نبود تجهیزات مناسب اعلام و اطفای حریق و آسیب‌پذیری در برابر حوادثی مانند آتش‌سوزی، زلزله و سیل. بنابراین، مسئله صرفاً شناسایی یک یا چند ساختمان ناایمن نبود؛ بلکه ایمنی یک مجموعه تاریخی، تجاری و اجتماعی با فعالیت مستمر روزانه مطرح بود. در این پروژه تلاش شد مسئله به صورت میدانی و عملیاتی بررسی شود و علاوه بر شناسایی نقاط ضعف، ضوابط، دستورالعمل‌ها و برنامه اجرایی برای ارتقای ایمنی بازار ارائه شود؛ به گونه‌ای که امکان ایمن‌سازی بدون توقف فعالیت‌های تجاری و اجتماعی بازار نیز فراهم باشد.

شهردار منطقه یک افزود: نکته مهم برای ما این است که نتایج این پژوهش در مرحله مطالعه متوقف نماند و بخشی از پیشنهادها و آن وارد فرایند اجرا شد. یعنی پژوهش توانست یک مسئله واقعی و اولویت‌دار منطقه را به صورت دقیق شناسایی کند، برای آن راهکار عملیاتی ارائه دهد و سپس بخشی از نتایج آن در قالب اقدامات مشخص اجرایی دنبال شود. این همان رویکردی است که ما از پژوهش‌های شهری

تجربه نشان می‌دهد که پژوهش، زمانی بیشترین اثرگذاری را دارد که از ابتدا بر اساس مسئله واقعی و اولویت‌دار منطقه تعریف شود و خروجی آن نیز به شکل راهکار و برنامه عملیاتی قابل استفاده باشد.

او اضافه کرد: از نگاه ما، پژوهش‌های مرکز مطالعات می‌توانند یک حلقه مهم بین مسئله‌شناسی، تصمیم‌گیری و اجرا باشند و هرچه ارتباط میان مرکز مطالعات و بدنه اجرایی منطقه در مرحله تعریف و پیگیری پروژه‌ها بیشتر باشد، قطعاً نتایج پژوهش‌ها نیز کاربردی‌تر و اثرگذارتر خواهد بود.

حق‌بین، پروژه «شناسایی مسائل و مشکلات ایمنی بازار تاریخی تجریش و حوزه بلافصل آن و ارائه برنامه عملیاتی» را یکی از نمونه‌های مشخص و موفق معرفی کرد که با همکاری مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران انجام شده است. او درباره این پروژه توضیح داد: بازار تاریخی تجریش به دلیل قدمت و فرسودگی برخی ساختمان‌ها و تأسیسات، با مسائل متعددی در حوزه ایمنی مواجه بود؛ از جمله مشکلات مربوط به سیم‌کشی برق و لوله‌کشی گاز، وضعیت



انتظار داریم؛ پژوهش باید در نهایت به تصمیم بهتر، اقدام مؤثرتر و ارتقای ایمنی و کیفیت زندگی شهروندان منجر شود. او با بیان اینکه یکی از رویکردهای شهرداری منطقه یک تهران این است که نتایج پژوهش‌های انجام شده را وارد چرخه تصمیم‌گیری کند، گفت: ما در منطقه یک تلاش می‌کنیم که پژوهش را صرفاً به عنوان یک مطالعه نظری و گزارش کارشناسی تلقی نکنیم، بلکه تلاش کنیم نتایج آن وارد چرخه تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی و اجرا شود. در این زمینه، پروژه شناسایی مسائل و مشکلات ایمنی بازار تاریخی تجریش و حوزه بلا فصل آن و ارائه برنامه عملیاتی نمونه مشخصی از این رویکرد است. در این پژوهش، علاوه بر شناسایی مشکلات و آسیب‌پذیری‌های بازار، راهکارها و دستورالعمل‌های اجرایی برای ارتقای ایمنی ارائه شد و سپس بخشی از این راهکارها در دستور کار منطقه قرار گرفت.

حقیقین اضافه کرد: برای نمونه، در پی نتایج این مطالعه، بازدیدها و جلسات ویژه عملیاتی با حضور مدیریت منطقه، معاونان، شهرداران نواحی و نمایندگان اصناف برگزار شد. همچنین برای رفع موارد ناایمن اقداماتی مانند بازگشایی خروجی‌های اضطراری پاساژ قائم، رفع خطر محل نگهداری و پرکردن کپسول‌های گاز، افزایش شیرهای هیدرانت نصبی در بازار تجریش و معابر پشت آن، جابجایی جعبه برق تکیه تجریش جهت جلوگیری و رفع خطر، برگزاری کلاس آموزشی برای اصناف بازار با هماهنگی آتش نشانی و برگزاری مانور عملیاتی بازار تجریش انجام شد.

شهردار منطقه یک بیان کرد: از سوی دیگر، نتایج پژوهش در سطح سیاست‌گذاری نیز به ما کمک کرد تا موضوع ایمنی بازار را از یک مسئله صرفاً موضعی و موردی، به یک برنامه هماهنگ میان شهرداری، آتش‌نشانی، اصناف، هیئت

امنای بازار و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط تبدیل کنیم. البته معتقدیم فاصله‌ای میان «انجام پژوهش» و «اجرای کامل نتایج پژوهش» وجود دارد و همه پیشنهادها مطالعاتی الزاماً در کوتاه‌مدت قابل اجرا نیستند. به همین دلیل، یکی از اولویت‌های ما این است که از ابتدای تعریف پروژه‌های پژوهشی، خروجی‌ها به صورت عملیاتی، قابل سنجش و متناسب با ظرفیت‌های اجرایی منطقه تعریف شوند.

وی اعلام کرد: به اعتقاد من، در منطقه یک سه حوزه بیش از سایر موضوعات نیازمند پژوهش‌های کاربردی، مسئله‌محور و دارای خروجی اجرایی هستند. نخست وضعیت ساختمان‌ها از منظر ایمنی، پایداری و تاب‌آوری است. در منطقه یک، به دلیل قدمت بخشی از ساختمان‌ها، وجود بافت‌های ناپایدار و فرسوده در برخی محلات و همچنین ساخت‌وسازهای غیرمجاز و بعضاً پرخطر، لازم است یک نگاه جامع و علمی به وضعیت ساختمان‌های منطقه داشته باشیم. این موضوع به‌ویژه با توجه به شرایط خاص جغرافیایی منطقه، وجود گسل‌ها، شیب زمین و احتمال بروز مخاطرات طبیعی، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. ما نیاز داریم بدانیم کدام ساختمان‌ها از نظر سازه‌ای، ایمنی حریق، دسترسی نیروهای امدادی، موقعیت جغرافیایی و سایر شاخص‌های خطر، در اولویت مداخله قرار دارند. خروجی چنین پژوهشی باید یک نقشه و بانک اطلاعاتی کاربردی باشد تا مدیریت شهری بتواند براساس آن، منابع محدود خود را به سمت ساختمان‌ها و محدوده‌هایی هدایت کند که بیشترین خطر و بیشترین نیاز به مداخله را دارند.

حقیقین دومین چالش منطقه یک تهران را مدیریت ترافیک و تأمین پارکینگ متناسب با ویژگی‌های منطقه یک عنوان کرد و گفت: منطقه یک به دلیل شرایط خاص جغرافیایی، شبکه معابر، حجم بالای سفرهای روزانه و حضور مراکز تجاری، گردشگری و تفریحی با مسائل متفاوتی نسبت به بسیاری از مناطق شهر تهران مواجه است. بنابراین نیازمند مطالعاتی هستیم که به جای ارائه راهکارهای کلی، برای هر محله و هر محور، الگوی مشخص مدیریت ترافیک، ساماندهی توقف حاشیه‌ای، توسعه پارکینگ‌های محلی و ارتقای ایمنی عابران ارائه کند.

شهردار منطقه یک سومین چالش این منطقه را بازآفرینی و

آموزش نیروهای عملیاتی، کنترل تجهیزات، آماده‌سازی مخازن شن و بررسی وضعیت انهار، کانال‌ها و مسیل‌ها پیش از آغاز فصل بارش انجام گرفت. بنابراین می‌توان گفت نتایج پژوهش در این مورد مستقیماً به برنامه‌ریزی، سازماندهی منابع و آمادگی عملیاتی منطقه تبدیل شده است

نکته مهم برای ما این است که نتایج این پژوهش در مرحله مطالعه متوقف نماند و بخشی از پیشنهادهای آن وارد فرایند اجرا شد. یعنی پژوهش توانست یک مسئله واقعی و اولویت‌دار منطقه را به صورت دقیق شناسایی کند، برای آن راهکار عملیاتی ارائه دهد و سپس بخشی از نتایج آن در قالب اقدامات مشخص اجرایی دنبال شود. این همان رویکردی است که ما از پژوهش‌های شهری انتظار داریم؛ پژوهش باید در نهایت به تصمیم بهتر، اقدام مؤثرتر و ارتقای ایمنی و کیفیت زندگی شهروندان منجر شود

ایمنی بازار تاریخی تجریش و حوزه بلا فصل آن بوده است که نتایج آن در تصمیمات و اقدامات اجرایی برای ارتقای ایمنی بازار مورد استفاده قرار گرفت. به همین دلیل در منطقه یک تلاش داریم ارتباط میان «مسئله‌شناسی، پژوهش، تصمیم‌گیری و اجرا» تقویت شود و پژوهش‌ها تا حد امکان در فرآیند واقعی مدیریت شهری مورد استفاده قرار گیرند.

شهردار منطقه یک درباره اینکه برگزاری و تداوم جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری تا چه اندازه می‌تواند به پیشبرد توسعه شهری در بخش‌های مختلف منجر شود، اظهار کرد: به عقیده من برگزاری و تداوم جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری، نقش بسیار مهمی در جهت‌دهی به توسعه شهری و ارتقای کیفیت مدیریت شهر دارد. اهمیت این جشنواره در این است که بستری فراهم می‌کند تا ایده‌ها، پژوهش‌ها و تجربه‌های علمی و اجرایی کارشناسان و محققان شناسایی، ارزیابی و در صورت قابلیت، در اختیار مجموعه مدیریت شهری قرار گیرد. مدیریت شهری با مسائل متنوع و پیچیده‌ای مواجه است و بسیاری از این مسائل را نمی‌توان صرفاً با روش‌های معمول و تجربیات گذشته حل کرد. در چنین شرایطی، پژوهش و نوآوری می‌تواند به مدیران کمک کند تا مسائل را دقیق‌تر بشناسند، راهکارهای مختلف را بررسی کنند و تصمیمات خود را بر مبنای شواهد و مطالعات تخصصی اتخاذ کنند. از طرف دیگر، نقطه قوت جشنواره زمانی بیشتر نمایان می‌شود که نتایج پژوهش‌های برتر صرفاً در قالب تقدیر و معرفی باقی نماند، بلکه زمینه‌ای برای انتقال نتایج به بدنه اجرایی شهرداری و بررسی امکان عملیاتی شدن آنها فراهم شود.

ارتقای تاب‌آوری محلات و بافت‌های کم‌برخوردار و فرسوده دانست و افزود: در کنار محلات برخوردار منطقه یک، محدوده‌هایی نیز وجود دارند که با مسائلی مانند فرسودگی، کمبود برخی زیرساخت‌ها، دسترسی محدود به خدمات و آسیب‌پذیری در برابر حوادث مواجه‌اند. در این بخش، پژوهش باید به ما کمک کند تا برای هر محله، اولویت‌های مداخله، نیازهای زیرساختی، ظرفیت‌های مشارکت ساکنان و مدل مناسب بازآفرینی را مشخص کنیم و نتایج مطالعه مستقیماً به برنامه و پروژه اجرایی تبدیل شود.

او درباره نقش پژوهش‌های انجام شده در بخش اجرایی شهرداری منطقه یک بیان کرد: نتایج پژوهش‌های شهری، زمانی که براساس مسائل واقعی و اولویت‌های اجرایی منطقه انجام شده باشند، می‌توانند نقش مؤثری در تصمیم‌گیری‌های اجرایی داشته باشند و در شهرداری منطقه یک نیز تلاش شده است این نتایج از سطح مطالعات و گزارش‌ها فراتر رفته و در برنامه‌ریزی و اقدامات عملیاتی مورد استفاده قرار گیرد. یکی از نمونه‌های مشخص، طرح «ارزیابی و بررسی عملیات برف‌روبی و یخ‌زدایی معابر در شهرداری منطقه یک تهران و ارائه برنامه عملیاتی» است. با توجه به شرایط خاص منطقه یک، از جمله شیب بالای معابر، ارتفاع، وجود مسیرهای حساس و احتمال اختلال در تردد و امداد رسانی در زمان بارش برف، نتایج این پژوهش مبنای برنامه‌ریزی برای آمادگی زمستانی قرار گرفت. در همین راستا، جلسه‌ای با حضور شهرداران نواحی ده‌گانه و معاونت‌های خدمات شهری و محیط زیست و حمل‌ونقل و ترافیک برگزار و گزارش عملیاتی طرح ارائه شد و براساس نتایج پژوهش در اقدامات اجرایی تأکید شد. در ادامه، ستاد برف‌روبی منطقه با محوریت نواحی ده‌گانه تشکیل شد، ماشین‌آلات و تجهیزات در سایت‌های مشخص جانمایی و آماده‌سازی شدند، اکیپ‌های نظارت و عملیاتی در نواحی سازماندهی شدند و نقاط حساس و برف‌گیر شناسایی و برای آنها تمهیدات لازم پیش‌بینی شد.

حق‌بین در ادامه صحبت‌هایش گفت: آموزش نیروهای عملیاتی، کنترل تجهیزات، آماده‌سازی مخازن شن و بررسی وضعیت انهار، کانال‌ها و سیل‌ها پیش از آغاز فصل بارش انجام گرفت. بنابراین می‌توان گفت نتایج پژوهش در این مورد مستقیماً به برنامه‌ریزی، سازماندهی منابع و آمادگی عملیاتی منطقه تبدیل شده است. نمونه دیگر نیز مطالعه



رضاشنگی

شهردار منطقه ۲۰ تهران

سه محور پیشنهادی در قالب یک چارچوب عملگرایانه

مسیر تحول آفرینی در مدیریت شهری

تحول آفرینی در مدیریت شهری از اهمیت بالایی برخوردار است و به عنوان یک راهکار اساسی برای مواجهه با چالش‌های موجود و ایجاد انگیزه برای مشارکت همگانی در جوامع شهری شناخته می‌شود. این جمع‌بندی به بررسی زمینه‌ها، موانع و راهکارهای تحول آفرینی در مدیریت شهری می‌پردازد و به ویژه بر اهمیت رویکردهای نوین، استعدادیابی، و فرهنگ‌سازی تأکید می‌کند. ایجاد تحول آفرینی در مدیریت شهری به عنوان رویکردی کل‌نگر و مشارکتی مطرح می‌شود که با شناسایی زمینه‌ها، موانع و راهکارها می‌تواند کارکرد مدیریت شهری را بهبود بخشد و مشارکت همگانی را تقویت کند. برای تبیین این فرایند، سه محور کلیدی پیشنهاد می‌شود: زمینه‌های تحولی، موانع و چالش‌ها، و نقش آموزش و ارتباطات عمومی، که با هم در قالب یک چارچوب جامع عمل‌گرایانه عمل می‌کنند.

زمینه‌های تحول آفرینی

زمینه‌های تحول آفرینی زمانی ممکن می‌شود که با شناسایی و بهره‌برداری از زمینه‌های مناسب، به کاهش نابرابری‌ها پرداخته شود. در این راستا، مواردی مانند توسعه‌های کوتاه مدت و بلند مدت و استعدادیابی و توانمندسازی کارکنان می‌توانند به تسریع فرآیند تحول کمک کنند.

توسعه‌های کوتاه مدت و بلندمدت: طراحی و اجرای برنامه‌های توسعه‌ای که به صورت همزمان بر اهداف کوتاه مدت و بلندمدت تمرکز دارند، می‌تواند انگیزه لازم برای تحقق اهداف بلندمدت را در جامعه ایجاد کند. این استراتژی به ویژه در مدیریت شهری می‌تواند موجب افزایش مشارکت عمومی و تقویت حس تعلق به شهر شود (بهتا، ۲۰۱۰). توسعه‌های کوتاه مدت و بلندمدت که با هم سویی اهداف کوتاه مدت با چشم‌اندازهای بلندمدت، انگیزه و تعهد عمومی را تقویت می‌کند. طراحی برنامه‌های متوالی و مقیاس‌پذیر می‌تواند اعتماد به آینده و مشارکت شهروندان را افزایش دهد.

استعدادیابی و توانمندسازی کارکنان: شناسایی و تقویت استعدادها و وجود در بدنه مدیریت شهری، به ویژه در زمینه ارائه

راهکارهای نوین، می‌تواند به ایجاد انگیزه و اشتیاق در کارکنان کمک کند. تیمی کارآزموده و هماهنگ می‌تواند سرعت بخشیدن به توسعه‌های کوتاه مدت را تسهیل کند و به تبع آن، اشتیاق لازم برای اجرایی کردن اهداف بلندمدت را ایجاد کند (چین و چوی، ۲۰۱۹). استعدادیابی و توانمندسازی کارکنان در مدیریت شهری، به ویژه در زمینه‌های نوآوری و ارائه راهکارهای خلاقانه، عامل کلیدی سرعت بخشی به فرایند تحول است. تیم‌های کارآمد و هماهنگ با توانمندی‌های متنوع می‌توانند اجرای پروژه‌های نوین را تسریع کنند و زمینه‌ساز اجرایی کردن اهداف بلندمدت شوند.

موانع و چالش‌های موجود

معضلات ساختاری درون سازمانی مدیریت شهری، که ناشی از فرایندها، ساختارها و فرایند تصمیم‌گیری قدیمی است؛ نیازمند بازطراحی فرایندهای داخلی و جلب حمایت نهادهای زیرمجموعه است. نبود ارتباط مؤثر بین واحدهای مختلف و ضعف هماهنگی؛ برای ایجاد همگرایی و هم‌افزایی، باید تیم‌های همکار با نهادهای مربوطه تشکیل و یک نقشه راه روشن تعریف شوند. تفاوت‌های آموزشی و فرهنگی که به مقاومت در برابر نوآوری منجر می‌شود؛

معضلات ساختاری درون سازمانی مدیریت شهری، که ناشی از فرایندها، ساختارها و فرایند تصمیم‌گیری قدیمی است؛ نیازمند بازطراحی فرایندهای داخلی و جلب حمایت نهادهای زیرمجموعه است. نبود ارتباط مؤثر بین واحدهای مختلف و ضعف هماهنگی؛ برای ایجاد همگرایی و هم‌افزایی، باید تیم‌های همکار با نهادهای مربوطه تشکیل و یک نقشه راه روشن تعریف شوند. تفاوت‌های آموزشی و فرهنگی که به مقاومت در برابر نوآوری منجر می‌شود؛ اجرای برنامه‌های فرهنگ‌ساز، آگاهی‌رسانی و توانمندسازی عمومی برای کاهش این فاصله ضروری است

و پیامدهای اقدامات نوین، اعتماد عمومی را تحریک می‌کند و مشارکت شهروندان را تسهیل می‌کند.

● ایده‌های نوین و خلاقیت

ایجاد فضایی خلاقانه و نوآورانه در مدیریت شهری، به‌ویژه در زمینه‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی، می‌تواند به جذب مشارکت عمومی کمک کند. ایده‌های نوین باید با توجه به نیازها و مشکلات محلی توسعه یابند و به‌طور مؤثر در سیاست‌های شهری گنجانده شوند (فلوریدا، ۲۰۰۲). فرهنگ‌سازی و پرورش فرهنگ نوآوری در نهادهای شهری از طریق آموزش مداوم، انتشار دانش، و تشویق به مشارکت در تصمیم‌گیری‌های محله‌ای، به‌عنوان پایه‌ای برای تغییر پایدار مطرح است.

تحول آفرینی در مدیریت شهری نیازمند یک رویکرد جامع و مشارکتی است که به شناسایی زمینه‌ها و موانع موجود می‌پردازد. شهرداران مناطق با ایجاد برنامه‌های توسعه‌ای متوازن، استعدادیابی کارکنان، و تقویت ارتباطات داخلی و فرهنگی، می‌توانند به یک مدیریت شهری کارآمد و پایدار دست یابند. با همکاری فعل‌گرایانه میان شهرداران مناطق، بخش خصوصی و جامعه مدنی، می‌توان به شهرهای پایدارتر، مشارکتی‌تر و با کیفیت زندگی بالاتر دست یافت. در نهایت، ارتباط مؤثر و آموزش‌های مستمر، می‌تواند زمینه‌ساز تحولاتی بنیادین در مدیریت شهری باشد که به تحقق اهداف توسعه پایدار شهری کمک می‌کند. این رویکرد نه تنها به بهبود کیفیت زندگی شهری کمک می‌کند، بلکه به ایجاد جامعه‌ای مشارکتی و پویا منجر خواهد شد. با همدلی و همکاری، می‌توان به آینده‌ای روشن و پایدار دست یافت.

اجرای برنامه‌های فرهنگ‌ساز، آگاهی‌رسانی و توانمندسازی عمومی برای کاهش این فاصله ضروری است.

تحول آفرینی در مدیریت شهری با موانع و چالش‌های مختلفی مواجه است که شناسایی و رفع آن‌ها ضروری است:

معضلات ساختاری: بسیاری از مشکلات شهرها به ساختارهای موجود در مدیریت شهری برمی‌گردد. بررسی و ارزیابی سیر چالش‌های گذشته و اقدامات فعلی می‌تواند به شناسایی نقاط ضعف و قوت در فرآیند مدیریت شهری کمک کند (گونزالس و ویواس، ۲۰۱۸).

عدم ارتباط مؤثر: انتخاب تیمی که بتواند با نهادهای زیرمجموعه به‌طور مؤثر ارتباط برقرار کند، یکی از اقدامات کلیدی در تحول آفرینی است. این تیم باید قادر باشد بدنه شهری را به یکدیگر مرتبط کند و در نتیجه، یک همگرایی در مدیریت شهری ایجاد کند (وانولو، ۲۰۱۴).

تفاوت‌های آموزشی و فرهنگی: تفاوت‌های موجود در سرمایه‌گذاری و آموزش می‌تواند به‌عنوان مانع جدی در پذیرش ایده‌های نوین در جامعه شهری عمل کند. فرهنگ‌سازی و ترویج ایده‌های خلاقانه باید به‌عنوان یک اولویت در دستور کار قرار گیرد (چین، ۲۰۱۵). آموزش مداوم مدیران و کارمندان برای به‌کارگیری رویکردهای نوین؛ همچنین ایجاد ظرفیت‌های آموزشی برای عموم مردم به منظور بالا بردن سطح درک و پذیرش تغییرات بسیار اهمیت دارد. ایجاد فضای مناسب برای خلاقیت در سیاست‌گذاری و اجرا، به‌خصوص در حوزه‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی شهر؛ این ایده‌ها باید با نیازهای محلی همسو شده و به‌طور عملی در طرح‌های شهری گنجانده شوند. تقویت رویکردهای مشارکتی با استفاده از مشارکت شهروندان، سفیران محله‌ای و نهادهای مدنی، تا تصمیم‌گیری‌ها به‌صورت دموکراتیک‌تر برگزار شود و احساس تعلق به شهر افزایش یابد.

● نقش آموزش و روابط عمومی

در مسیر تحول آفرینی، آموزشگران باید در جهت ترویج رویکردهای نوین، آموزش لازم را ببینند. روابط عمومی به‌عنوان یک ابزار کلیدی می‌تواند نقش مهمی در فرهنگ‌سازی برای اقدامات غیرمتمعارف ایفا کند. این نهاد می‌تواند اطلاعات لازم را درباره مزایای اقدامات جدید، قبل و بعد از اجرا، به جامعه منتقل کند و به این ترتیب، اعتماد عمومی را به دست آورد (دوهه، ۲۰۰۷). روابط عمومی به‌عنوان موتور فرهنگ‌سازی، با اطلاع‌رسانی شفاف درباره مزایا



محسن امیدیان

شهردار منطقه ۲۱ تهران

استواری تصمیمات کلانشهر تهران بر داده‌های پژوهشی

شهردار منطقه ۲۱ معتقد است تصمیمات کلان شهری در تهران تا حد زیادی بر داده‌های پژوهشی و شواهد علمی استوار است و در برخی موارد مبتنی بر پژوهش‌های علمی است اما عمده تصمیمات بر مدار تخصص و با رعایت ملاحظات حتی علمی گرفته می‌شود.

محسن امیدیان در پاسخ به اینکه تا چه اندازه تصمیمات کلان شهری در تهران بر داده‌های پژوهشی و شواهد علمی استوار است، توضیح داد: وقتی از یک مدل پژوهشی مبتنی بر شواهد علمی صحبت می‌کنیم باید چند نکته را مد نظر داشته باشیم. نکته اول باید مبتنی بر متد یا یک روش علمی باشد و ما نیز در شهرداری منطقه ۲۱ این نکته را همیشه مد نظر داریم. نکته دوم، مشورت با متخصصین است و نکته سوم که ابعاد اجرایی به مدل پژوهشی می‌دهد و آن را امکان‌پذیر می‌کند، توجه به ملاحظات فرهنگی و اجتماعی است.

است، مدل پژوهشی اجرا پذیر به فرآیند اتخاذ تصمیم در شهرداری تهران منجر می‌شود.

به عقیده امیدیان تصمیمات کلان شهری در تهران تا حد زیادی بر داده‌های پژوهشی و شواهد علمی استوار است و در برخی موارد مبتنی بر پژوهش علمی است اما عمده تصمیمات بر مدار تخصصی و با رعایت ملاحظات حتی علمی گرفته می‌شود. با این حال مهمترین مانع در این حوزه فرآیند زمان‌بر بودن و در عین حال رعایت ملاحظات است.

وی در پاسخ به اینکه چه ساز و کاری وجود دارد که نتایج پژوهش‌های ارائه شده در جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری، وارد چرخه اجرا و سیاست‌گذاری شهری شود، گفت: روندی که در مرکز مطالعات شهرداری تهران در حال اتفاق است را ناظر بر نیاز محوری و نیازسنجی کلان شهر تهران می‌دانیم و اگر بخواهیم نتایج پژوهش‌های این مرکز را صد درصد اجرایی کنیم باز هم باید ملاحظات فرهنگی و اجتماعی همچنین اقتضات محله‌ای و ناحیه‌ای را در نظر بگیریم. به همین جهت اگر همه این موارد در طرح پژوهشی لحاظ شود، اجرای آن را تسهیل می‌کند.

او با بیان اینکه توانمندی اجرایی و در عین حال تمکن مالی نیز باید در مدل‌های پژوهشی در نظر گرفته شود، افزود: مسائلی مانند ترافیک و آلودگی تهران را می‌توان به صورت انتزاعی هم مطرح کرد که قطعاً قابلیت اجرایی ندارد. اما اگر قرار باشد یک مدل پژوهشی را به طرحی اجرایی تبدیل کنیم باید حتماً نکته‌های ملاحظاتی یعنی تبدیل مدل پژوهشی همراه با نگاه علمی و مبتنی بر نظر متخصص را با رعایت ملاحظات اجرایی در نظر بگیریم.

شهردار منطقه ۲۱ با اشاره به حوزه عملکردی شهرداری تهران در بخش‌های مختلف توضیح داد: به عقیده من شهرداری تهران دارای تیم متخصص در حوزه منابع انسانی و در حوزه مشاورانی با موضوعات مختلف است که همین امر علی‌رغم اینکه می‌تواند در ظاهر یک متد علمی و پژوهشی نباشد اما به شاخصه‌ها و نکته‌هایی که در ابتدا گفتم نزدیک است. شاید همه تصمیمات در شهرداری تهران بر مبنای نگاه کارشناسی نباشد اما واقعیت آن است که تصمیم‌گیری‌ها با توجه به نظر کارشناسان و متخصصان و در نظر گرفتن ملاحظات لازم صورت می‌گیرد. هر چند ممکن است قواعد متد رعایت نشود اما چون مبنای تخصص‌گرایی و رعایت ملاحظات در نظر گرفته شده

اقتضائات صنعت در حوزه‌های مختلف به ویژه در حوزه زیست محیطی با شرایط استاندارد زندگی در این منطقه هم‌خوانی ندارد چرا که بیش از نیم قرن است این منطقه صنعتی بوده و بر اساس آن هم شکل گرفته است اما در حال حاضر شرایط اقتصادی اجازه اقدام اساسی در جابجایی صنعت و سکونت به بخش دیگر را نمی‌دهد. همچنین می‌توان در زمینه پژوهشی به مدلی رسید که این همجواری آسیب کمتری به استانداردهای زیستی شهروندان بزند

همین امر تامین زیرساخت‌ها و خدمت‌رسانی به شهروندان را برای ما دچار مشکل کرده است. پژوهشی در این زمینه برای ما راهگشاست که بتواند پیشنهاداتی برای حل و فصل این مسئله مطرح کند. شهردار منطقه ۲۱ گفت: مرکز مطالعات شهرداری تهران می‌تواند ارتباط زیادی با بخش عملیاتی و خط مقدم خدمات شهری در حوزه مدیریت شهری ایجاد کند و ضرورت‌ها و درخواست‌های لازم را از بخش‌های مختلف شهرداری و سازمان‌های مرتبط دریافت کند و آن را با در نظر گرفتن ملاحظات چندگانه به عنوان یک طرح مطالعاتی و عملیاتی در اختیار بخش‌های مختلف مناطق شهری بگذارد. در چنین شرایطی مدیریت شهری نیز از طرح‌های مطالعاتی انجام شده استقبال خواهد کرد چرا که مطمئن است استفاده از پژوهش‌های این چنینی پاسخگوی نیازهای هر منطقه خواهد بود.

شهردار منطقه ۲۱ ترافیک و آلودگی هوای شهر تهران را مهم‌ترین مسئله پایتخت عنوان کرد و افزود: این دو مسئله بین دستگاهی است و فقط شهرداری تهران درباره آن تصمیم گیرنده نیست گرچه نقش شهرداری تهران در این زمینه پررنگ است. این موضوع مسیر پیچیده‌ای ندارد و برای پی بردن به لایه‌های زیرین آن نیازی به پژوهش عمیق نیست. به راحتی می‌توان درباره این مسئله صحبت کرد و تصمیم گرفت. اما شرط لازم برای اجرایی شدن آن در نظر گرفتن واقعیت عملی بودن آن است.

امیدیان چالش‌های اساسی در حوزه مدیریتی شهرداری منطقه ۲۱ را شکل‌گیری بافت مسکونی حول بافت صنعتی آن عنوان کرد و گفت: اقتضائات صنعت در حوزه‌های مختلف به ویژه در حوزه زیست محیطی با شرایط استاندارد زندگی در این منطقه هم‌خوانی ندارد چرا که بیش از نیم قرن است این منطقه صنعتی بوده و بر اساس آن هم شکل گرفته است اما در حال حاضر شرایط اقتصادی اجازه اقدام اساسی در جابجایی صنعت و سکونت به بخش دیگر را نمی‌دهد. همچنین می‌توان در زمینه پژوهشی به مدلی رسید که این همجواری آسیب کمتری به استانداردهای زیستی شهروندان بزند. او تاکید کرد: پراکندگی بافت مسکونی این منطقه کم نیست و به مرور زمان و حول واحدهای صنعتی شکل گرفته است و با توجه به پراکندگی موجود، تامین زیرساخت‌ها در همه مناطق مسکونی فراهم نیست و همین امر دسترسی‌ها را مشکل کرده است. این در حالی است که توسعه شبکه‌های بزرگراهی از الزامات صنعت است و





علیرضا نادعلی

سخنگو و نائب رئیس کمیسیون اجتماعی
و فرهنگی شورای اسلامی شهر تهران

حکمرانی مبتنی بر تفکر در پایتخت

طبیعی است که برای هر امری در فضای اجرا و عمل، نیاز به یک تفکر پشتیبان و یک تفکر بالادستی وجود داشته باشد؛ چرا که همواره این اندیشه است که مسیر عمل و اجرا را مشخص می‌کند. ما انقلاب اسلامی را با تکیه بر مبانی برخاسته از نگاه توحیدی و درون‌مایه اسلام ناب محمدی (ص) به دست آوردیم؛ انقلابی که به واسطه رهبری امام راحل عظیم‌الشان، حضرت امام روح‌الله (ره)، حاصل شد. بر مبنای همین تفکر توحیدی و مبانی است که نهضت انقلاب اسلامی پیروز شد، جنگ هشت ساله با اقتدار اداره و انسجام اجتماعی ایجاد شد؛ انسجامی که اگرچه پس از پیروزی‌های اولیه، اندکی به سمت تفرق و تفرقه میل کرده بود، اما به واسطه حملات دشمن مهاجم از بیرون و استکبار جهانی، مجدداً بر پایه همان مبانی مستحکم شد.

شهر را به گونه‌ای مدیریت کند که هیچ‌کس، جز در همان میزان که آسیب‌های دشمن ایجاد کرده، دچار مسئله و مشکل نشود. تمام این‌ها برآمده از همان تفکر جهادی و بسیجی است که در حوزه‌های مختلف، بر پایه الگوی اسلامی-ایرانی پیشرفت، تجلی می‌یابد.

من معتقدم مرکز مطالعات و پژوهش‌های شهرداری تهران در این دوره، با بهره‌گیری از مجموعه‌های کارآمد، گروه‌های فعال و دانشوران و پژوهشگران ارجمند در حوزه‌های مرتبط با اداره شهر، توانسته است اتفاق مطلوبی را رقم بزند و «نسخه کمکی تصمیم‌ساز» را برای تصمیم‌گیری‌ها در عرصه‌های شهری فراهم آورد. این نسخه‌ها به فراوانی تولید شده و در اختیار شهردار تهران، معاونین، سازمان‌های مختلف و حتی مناطق قرار می‌گیرد. همچنین تصور می‌کنم موضوعات به‌روز مطرح شده و در مورد مسائل جاری، پژوهش و مطالعه صورت می‌گیرد؛ امری که باعث می‌شود هیچ تصمیمی بدون پشتوانه و مبنا گرفته نشود.

به‌ویژه با توجه به گرایش ما در بحث‌های فرهنگی-اجتماعی و حضور در کمیسیون فرهنگی-اجتماعی شورای اسلامی شهر تهران، معتقدم پیوسته‌های اجتماعی و فرهنگی پروژه‌ها باید بسیار مورد توجه قرار گیرند که الحمدلله این روند طی شده و ان‌شاءالله بیش از پیش به آن توجه خواهد شد. در عین حال، مجموعه‌های اجرایی در

پس از رحلت امام عظیم‌الشان، امام شهید ما نیز این ادبیات را توسعه داده و آن را به‌صورت منسجم در حوزه‌های مختلف، از جمله سیاسی، اقتصادی، عمرانی، فرهنگی و تولیدات فرهنگی و تمامی عرصه‌های مربوط به پیشرفت، توسعه بخشیدند. اگر بخواهیم با تعبیری منسجم و عنوان‌دار از آن یاد کنیم، می‌توانیم از «الگوی اسلامی-ایرانی پیشرفت» سخن بگوییم؛ الگویی که خود ایشان مطرح کردند و سال‌ها پژوهش‌های دانشگاهی و علمی بر روی آن صورت گرفت. امروز نیز مسائل جامعه، شهر و مباحث شهری را باید در هر دو حوزه کالبد و روح، بر پایه همین الگوی اسلامی-ایرانی پیشرفت، مطرح و حل کنیم؛ موضوعی که در جای خود نیازمند پردازش و توجه کافی است.

برای نمونه، در وقایعی نظیر جنگ‌های ۱۲ روزه و جنگ رمضان که توسط دو رژیم منحوس آمریکایی و صهیونیستی بر ما تحمیل شد، شهرداری تهران در کنار بسیاری از مجموعه‌های دیگر و به‌ویژه مجموعه‌های مردمی، تلاش کرد تا مدیریت شهر را بر عهده بگیرد. در آن شرایط، هدف این بود که پروژه‌های اصلی شهر در حوزه‌های حمل‌ونقل، امور عمرانی، خدمات شهری و نظافت شهر به‌طور روان ادامه یابد و در عین حال، شهرداری در کنار مردمی که مورد اصابت و لطمه دشمن قرار گرفته بودند، ایستادگی کرده و فضای جنگی

در وقایعی نظیر جنگ‌های ۱۲ روزه و جنگ رمضان که توسط دو رژیم منحوس آمریکایی و صهیونیستی بر ما تحمیل شد، شهرداری تهران در کنار بسیاری از مجموعه‌های دیگر و به‌ویژه مجموعه‌های مردمی، تلاش کرد تا مدیریت شهر را بر عهده بگیرد. در آن شرایط، هدف این بود که پروژه‌های اصلی شهر در حوزه‌های حمل‌ونقل، امور عمرانی، خدمات شهری و نظافت شهر به‌طور روان ادامه یابد و در عین حال، شهرداری در کنار مردمی که مورد اصابت و لطمه دشمن قرار گرفته بودند، ایستادگی کرده و فضای جنگی شهر را به‌گونه‌ای مدیریت کند که هیچ‌کس، جز در همان میزان که آسیب‌های دشمن ایجاد کرده، دچار مسئله و مشکل نشود

به اصل «تفکر و وفاداری به اندیشه و سپس عرضه‌ی عمل بر پایه آن اندیشه» اعتقاد دارند و این وفاداری در عمل، نتایج خوبی را به بار آورده است. امیدوارم در این پنج سال، این مسیر با روشنی و قاطعیت ادامه یابد.

شهرداری تهران که این نسخه‌ها، گزارش‌های سیاستی و پژوهش‌ها در اختیارشان قرار می‌گیرد، گاهی با سفارش خودشان نیز به این پژوهش‌ها نیاز دارند. در مرکز مطالعات، در حین اجرا و کار بست این پژوهش‌ها، نقاط ضعف، نقاط قوت و زمینه‌های نیاز به تکمیل آن‌ها مشخص می‌شود تا این پژوهش‌ها در نهایت تکمیل شده و برای ادوار بعدی به نحو بهتری انباشته و قابل استفاده شوند.

هیچ‌کس بهتر از خودِ مجریانِ عملیات و اجرا، درگیر این مسائل نیست؛ و احتمالاً کار بست موفق این پژوهش‌ها، مدیون وفاداری مجریان به نسخه‌های پژوهشی و پشتیبان است؛ چرا که اگر آن‌ها در عمل به این نسخه‌ها عمل نکنند، این پژوهش‌ها بی‌اعتبار و بی‌اهمیت خواهند شد. در مقابل، مجریان خود مکمل و تکمیلی‌کننده این پژوهش‌ها هستند، زیرا آن‌ها در عرصه عمل بازخوردها را مشاهده کرده و می‌توانند آن‌ها را به پژوهشگر منتقل کنند تا نتایج در ادوار بعدی به شکلی بهتر به دیگران کمک کند. به‌طور مجموع، تفکر همواره حرف اول را می‌زند، اما به شرط آنکه به کار بسته شود و کاربردی گردد. معتقدم مجموعه مغزافزار مدیریت شهری، اعم از شورای اسلامی شهر تهران و شهرداری تهران،





هاشم آرام

مدیر مطالعات اجتماعی و فرهنگی
مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

چرا فرهنگ در فهم شهر اهمیت دارد؟

شهر پدیده‌ای فراتر از زیرساخت‌های آن است. شهر در بنیاد خود، یک آفرینش انسانی و فرهنگی است. پشت هر خیابان، تاریخ و معنایی نهفته است و پشت هر محله، خاطرات، هویت‌ها و شیوه‌هایی از زندگی اجتماعی قرار دارد. از این رو، فهم شهر تنها با مطالعه ساختار کالبدی آن امکان پذیر نیست، بلکه لازم است فرهنگ‌ها و خرده فرهنگ‌هایی که شهر را شکل می‌دهند بشناسیم.

این دیدگاه پیامدهای مهمی برای پژوهش شهری و تصمیم‌گیری‌های مدیریت شهری دارد. پیش از طراحی یک فضای جدید، مداخله یا سیاست، باید بفهمیم مردم در حال حاضر چگونه از آن فضا استفاده می‌کنند. پیش از تخریب یا تغییر یک محله قدیمی، باید بدانیم چه اشکالی از زندگی اجتماعی و چه حافظه جمعی‌ای در آن نهفته است. پیش از اجرای یک برنامه فرهنگی، باید بررسییم آیا این برنامه با نیازها، خواسته‌ها و تجربه‌های واقعی شهروندان تناسب دارد یا خیر؟ به بیان دیگر، پژوهش باید مقدم بر مداخله باشد و رویکرد فرهنگی باید بخشی از این پژوهش باشد.

اتخاذ رویکرد فرهنگی در برنامه ریزی شهری مستلزم نگاهی جامع، چندبعدی، انسان‌محور و مبتنی بر شمولیت اجتماعی است؛ رویکردی که در آن نیازها، مطالبات، ظرفیت‌ها و تفاوت‌های گروه‌های مختلف اجتماعی مورد توجه قرار گیرد و مردم، در فرآیند سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری مشارکت داده شوند. از این رو، رویکرد فرهنگی نباید صرفاً به توسعه زیرساخت‌ها و افزایش شاخص‌های کمی فرهنگ محدود شود، بلکه باید ابعاد کیفی و اجتماعی فرهنگ را نیز دربرگیرد. بنابراین، تحقق رویکرد فرهنگی در برنامه ریزی شهری نیازمند برقراری توازن میان توسعه زیرساخت‌ها و خدمات فرهنگی از یک سو و تقویت سرمایه‌های نمادین، هویتی و اجتماعی جامعه از سوی دیگر است.

بر این اساس، اتخاذ رویکرد فرهنگی و ترجمه آن به سیاست‌ها و اقدامات اجرایی در عرصه شهری می‌تواند زمینه را برای شناسایی و تعدیل مسائل و آسیب‌های اجتماعی، ارتقای عدالت اجتماعی و فرهنگی، تقویت همبستگی و انسجام اجتماعی و افزایش اعتماد و مشارکت شهروندان فراهم سازد. رویکردی که مدیریت شهری امروز، بیش از هر زمان دیگری، به آن نیازمند است.

پژوهش‌های شهری به‌طور سنتی توجه زیادی به ابعاد توسعه اقتصادی و سازمان فضایی شهر داشته‌اند و این ابعاد همچنان ضروری هستند. با این حال، شهر را نمی‌توان صرفاً از طریق شاخص‌های کالبدی و اقتصادی به‌طور کامل فهم کرد. ممکن است دو شهر جمعیتی مشابه، زیرساخت‌هایی مشابه و حتی طرح‌های شهری مشابهی داشته باشند، اما تجربه‌هایی کاملاً متفاوت برای شهروندان خود ایجاد کنند. تفاوت اغلب در فرهنگ نهفته است، در ارزش‌ها و شیوه‌هایی که مردم رابطه خود را با شهر فهم می‌کنند. بنابراین، فرهنگ نباید به‌عنوان امری ثانویه در توسعه شهری تلقی شود. بلکه فرهنگ یکی از نیروهای بنیادینی است که زندگی شهری از طریق آن تولید و تجربه می‌شود. از این رو در ساخت فضاهای شهری، پژوهش شهری نباید صرفاً به سوال این فضا چیست؟ بپردازد، لازم است بپرسد این فضا برای مردمی که در آن زندگی می‌کنند چه معنایی دارد؟ یک فضای عمومی موفق الزاماً فضایی نیست که گران‌ترین مصالح یا طراحی معماری چشمگیری داشته باشد. موفقیت آن ممکن است به این بستگی داشته باشد که آیا مردم احساس می‌کنند به آنجا تعلق دارند یا خیر؟ آیا کودکان می‌توانند در آن بازی کنند؟ آیا سالمندان می‌توانند در آنجا بنشینند و گفت‌وگو کنند؟ آیا گروه‌های اجتماعی مختلف می‌توانند با یکدیگر تعامل کنند؟ آیا امکان خلق تجربه‌های شخصی و جمعی را برای شهروندان فراهم می‌کند؟ این پرسش‌ها فرهنگ را به‌عنوان کانون و محور پژوهش‌های شهری قرار می‌دهند. بنابراین، چالش مدیریت شهری معاصر ساختن فضاها و ایجاد شرایطی است که در آن زندگی اجتماعی معنادار بتواند شکل بگیرد. در این شرایط است که شهر می‌تواند به‌عنوان فضایی مشترک فهم شود، محیطی زنده که پیوسته از طریق مشارکت آنان تولید و بازتولید می‌شود.



محمد رسول دلفانی

مدیر مطالعات عمران، ترافیک و امور بحران
مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

ضرورت تصمیم‌گیری‌ها بر پایه شواهد و تجربیات انباشته نقش مرکز مطالعات در ارتقای کیفیت تصمیم‌گیری

شهر پدیده‌ای فراتر از زیرساخت‌های آن است. شهر در بنیاد خود، یک آفرینش انسانی و فرهنگی است. پشت هر خیابان، تاریخ و معنایی نهفته است و پشت هر محله، خاطرات، هویت‌ها و شیوه‌هایی از زندگی اجتماعی قرار دارد. از این رو، فهم شهر تنها با مطالعه ساختار کالبدی آن امکان‌پذیر نیست، بلکه لازم است فرهنگ‌ها و خرده فرهنگ‌هایی که شهر را شکل می‌دهند بشناسیم.

قالب گزارش و داشبورد مدیریتی ارائه شدند. معماری سامانه قابلیت ثبت و مدیریت داده‌ها، کنترل سطوح دسترسی، پایش عملکرد و امنیت اطلاعات را فراهم می‌کند. بهره‌برداری از این ابزار می‌تواند پایش مستمر وضعیت پل‌ها، اولویت‌بندی عملیات نگهداشت و تعمیرات، کاهش خطای انسانی، تسریع فرآیند تصمیم‌گیری و تخصیص کارآمدتر منابع را امکان‌پذیر سازد و گذار از بازرسی‌های موردی به مدیریت یکپارچه دارایی‌های زیرساختی شهر را تسهیل کند.

نمونه دیگر، مطالعه‌ای با عنوان «بررسی و تدوین روش ارزیابی سطح ایمنی معابر مناطق تهران» است که با هدف تدوین روشی نظام‌مند برای سنجش ایمنی معابر و رتبه‌بندی مناطق تهران انجام شده است. در این مطالعه، معیارهای ارزیابی در چهار گروه اصلی شامل: (۱) فقدان ایمنی، (۲) میزان مواجهه، (۳) ظرفیت و توانمندی و (۴) ارزیابی اداری طبقه‌بندی شدند و مناطق ۲۲ گانه شهر تهران بر اساس این شاخص‌ها ارزیابی و رده‌بندی شدند. در نهایت، نقاط قوت و ضعف هر منطقه شناسایی و راهکارهایی برای ارتقای سطح ایمنی معابر آن ارائه شد. خروجی این مطالعه در قالب نرم‌افزار «اسامت» در اختیار اداره کل ایمنی شهرداری تهران قرار گرفت تا به عنوان ابزاری برای ارزیابی عملکرد ایمنی مناطق استفاده شود. بدیهی است ارتقای ایمنی معابر، علاوه بر کاهش تصادفات و خسارات انسانی، می‌تواند در کاهش هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم شهری، افزایش بهره‌وری شبکه حمل و نقل و بهبود کیفیت زندگی شهروندان نیز مؤثر باشد.

در کلانشهری همچون تهران، بخش مهم بودجه به توسعه حمل و نقل عمومی، نگهداشت زیرساخت‌ها و اجرای طرح‌های عمرانی اختصاص می‌یابد. از این رو، با محدودیت منابع درآمدی و گستردگی نیازهای شهری، انتخاب، ارزیابی و اولویت‌بندی طرح‌ها باید بر مبنای ارزیابی‌های جامع هزینه-فایده و با لحاظ ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فنی، زیست محیطی و مدیریتی انجام شود. هرچند تعدد و تنوع متغیرها، اهداف و قیود دخیل در چنین ارزیابی‌هایی، دستیابی به یک مدل ریاضی واحد و قطعی را ناممکن می‌سازند، لیکن ضروری است تصمیم‌گیری‌ها بر پایه شواهد، داده‌های معتبر، تجربیات انباشته و مدل‌های ریاضی معتبر صورت گیرد تا الگوریتمی قابل اتکا برای پشتیبانی از تصمیم‌گیری‌ها فراهم شود. در این چارچوب، پژوهش‌های انجام شده در مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران می‌تواند در کاهش عدم قطعیت، ارتقای کیفیت تصمیم‌گیری و هدایت بهینه منابع نقش مهمی را ایفا کند.

به عنوان نمونه، طرحی پژوهشی با عنوان «بهینه‌سازی فرآیند بازرسی پل‌ها با هوش مصنوعی» در این مرکز به انجام رسیده است که بر طراحی سامانه‌ای برای بازرسی پل‌ها تمرکز دارد. این سامانه، بازرسی سنتی، زمان‌بر و متکی بر قضاوت انسانی را به فرآیندی سیستماتیک، داده‌محور و خودکار تبدیل می‌کند. با بهره‌گیری از بینایی ماشین و الگوریتم‌های یادگیری عمیق، تصاویر برداشت شده از پل‌ها پردازش شده و انواع خرابی‌های سطحی شناسایی، تحلیل و طبقه‌بندی می‌شوند. نتایج این پژوهش در



سید جعفر تشکری هاشمی

رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترافیک
شورای اسلامی شهر تهران

در مسیر شتاب تخییرات، اتکا به پژوهش تنها گزینه بقاست

پژوهش، رکن گم شده تصمیم سازی شهری

«مگر می شود بدون کار تحقیقاتی، فرصت های رقابتی را به دست آورد؟» این پرسش کلیدی مدیر با سابقه حمل و نقل تهران است که بیش از یک دهه در معاونت فنی شهرداری، تجربه پیوند میان دانشگاه و اجرا را داشته است. او در این گفت و گو از ناگفته های تصمیم گیری شهری، چالش های ساختاری، و راهکارهایی می گوید که می تواند تهران را از مدیریت سنتی به حکمرانی داده محور برساند. در ادامه گفتگو با سید جعفر تشکری هاشمی نماینده مردم در شورای شهر تهران و رئیس کمیسیون حمل و نقل و عمران شورای شهر تهران درباره جایگاه علم، نوآوری و مشارکت شهروندی را می خوانیم:

دنیا حرکت کنیم، نشانه عملکرد درست و موفقیت آمیز است و اگر از توسعه و پیشرفت عقب بمانیم و مردم حسرت شهرهای پیشرفته را داشته باشند، این خسارتی جبران ناپذیر است. این موضوعات ربطی به شرایط جنگی کشور یا بودجه های ما ندارد. ما باید هم خوب کار کنیم و هم کار خوب بکنیم. کار در شهر را مثل دو امدادی بدانیم و به جای رقابت های پوچ سیاسی، کار برای مردم را با بهترین کیفیت سرلوحه خود قرار دهیم. متأسفانه، در بسیاری از موارد تصمیمات شهری بر پایه پژوهش شکل نمی گیرد. مهم ترین موانع، نگاه سنتی، غلبه روابط شخصی بر شایسته گزینی، و نبود ساز و کار نظام مند برای بهره گیری از یافته های علمی است. شورای شهر و مدیریت شهری چگونه می تواند پل ارتباطی مؤثرتری میان دانشگاه، مراکز پژوهشی و بدنه اجرایی شهر ایجاد کند؟

به خاطر دارم در یکی از سال های گذشته که کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل در تهران برگزار می شد، یکی از اساتید کره جنوبی که برای ارائه مقاله علمی حضور داشت، تعریف می کرد که در کره جنوبی هر دانشگاه مسئول پشتیبانی از یک صنعت است؛ تولید علم، فناوری و تربیت نیروی متخصص متناسب با آن صنعت به عهده دانشگاه است و این همکاری مؤثر، نه تشریفاتی و نمادین، باعث رقابت و پیشرفت آن ها شده است. چه اشکالی دارد که ما هم از این مدل ها استفاده کنیم؟

در حال حاضر، ارتباط با دانشگاه و مراکز پژوهشی یا به صورت موردی است یا در چارچوب روابط شخصی شکل می گیرد؛ این

از نگاه شما، پژوهش چه جایگاهی در نظام تصمیم سازی مدیریت شهری تهران دارد و این جایگاه در سال های اخیر چه تغییری کرده است؟

در دنیای پرتلاطم و شتاب گیر فناوری ها و تغییرات سریع در محصولات و فرایندها، درجا زدن و ماندن در الگوهای قدیمی و روش های سنتی، فرجامی جز ناکامی و شکست ندارد. دانشگاه ها، مراکز پژوهشی و محققان، نقش کلیدی در بقای سازمان ها و تداوم حیات آن ها دارند. مگر می شود تصور کرد که بدون کار تحقیقاتی و پژوهشی، فرصت ها و موقعیت های رقابتی را به دست آورد؟ الگوهای نوین مدیریتی، فناوری ها و به ویژه در عصر حاضر، استفاده از هوش مصنوعی، محصول دانش و پژوهش نخبگان است. سازمان های بزرگ، با وجود تشکیلات ویژه پژوهشی، بی نیاز از ارتباط با مراکز تحقیقاتی نیستند. شهرداری تهران نیز مثل هر نهاد دیگری از این قاعده مستثنا نیست و باید از فرصت های موجود بدون هرگونه جهت گیری استفاده کند. ما عقلاً و شرعاً حق نداریم کار را به غیر اهل آن بسپاریم. امانتدار مردم و تاریخ این سرزمین هستیم و باید در دوران مسئولیت خود، از کاردان ترین و متخصص ترین افراد برای انجام بهتر امور بهره ببریم.

آیا می توان گفت تصمیمات کلان شهری در تهران بر داده های پژوهشی و شواهد علمی استوار است؟ اگر نه، مهم ترین موانع چیست؟

واقعیت این است که اگر ما پا به پای شهرهای توسعه یافته و موفق

الکترونیکی، بودجه‌ریزی مشارکتی و رویدادهای ایده‌پردازی با حضور شهروندان فراهم شود.

مهم‌ترین مسئله شهری تهران که امروز نیازمند پژوهش فوری و عمیق است، از نظر شما کدام است؟

مهم‌ترین مسئله، گذر از الگوی سنتی به الگوی کارآمد و به‌روز است. شورا و شهرداری برای این عبور، نه مشکل اختیارات دارد، نه مشکل منابع مالی و نه مشکل دسترسی به فناوری. دانشگاه‌ها و پژوهشگاه‌های کشور چشم‌انتظار روی خوش دستگاه‌های دولتی و نهادهای عمومی برای مشارکت در این خیزش علمی هستند. باید باور کنیم که روابط سیاسی و تعلقات حزبی، امروز پاشنه آشیل سازمان‌ها شده‌اند. اگر انتصابات، برنامه‌ها و اولویت‌های ما به‌سوی پیشرفت کشور شتاب داشته باشد و شایسته‌گزینی در تمام شئون حاکم شود، این دل‌نگرانی‌ها خودبه‌خود حذف خواهند شد.

نقش شورای شهر و مدیران شهری را در نهادینه‌سازی فرهنگ پژوهش محور در مدیریت شهر چگونه تعریف می‌کنید؟

مثل خواستن، توانستن است. مدیران باید خودشان عامل به پژوهش باشند، از نتایج آن در تصمیم‌گیری استفاده کنند و این فرهنگ را به بدنه سازمان تزریق نمایند. شورا نیز می‌تواند با تصویب قوانین تشویقی، الزام به ارائه گزارش‌های مبتنی بر شواهد، و نظارت بر عملکرد پژوهشی شهرداری، این مسیر را هموار کند.

در حوزه مدیریتی شما، جشنواره یا رویدادهای مشابهی برای جذب ایده‌های نو و مشارکت نخبگان برگزار شده است؟ نتایج آن چگونه در تصمیم‌گیری‌ها استفاده شده است؟

در ۱۱ سال خدمت در معاونت حمل‌ونقل شهرداری تهران، ۱۰ نوبت کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل برگزار شد. در هر سال بیش از هزار مقاله علمی از اساتید دانشگاه‌های سراسر کشور و محققانی از سراسر دنیا دریافت می‌شد. هیئت علمی کنفرانس با حدود ۶۰ شخصیت علمی، کار داوری را انجام می‌داد و مقالات برگزیده در پنل‌های تخصصی، کارگاه‌ها و نمایشگاه ارائه می‌شد. نکته جالب، کاربست اجرایی بسیاری از این مقالات بود که توسط وزارت راه، وزارت کشور و شهرداری‌ها از جمله شهرداری تهران استفاده شد. مدیران اجرایی از سراسر کشور در این کنفرانس شرکت می‌کردند و الگو می‌گرفتند. باید این قبیل فعالیت‌ها که چراغ راه مدیران هستند، بیشتر استفاده شوند؛ البته اگر جنبه نمایشی پیدا نکنند، قطعاً خسارت‌بار خواهند بود.

خطای نابخشودنی برای پیشرفت است. شورا و شهرداری باید با ایجاد فراخوان‌های دائمی، حمایت از پایان‌نامه‌های کاربردی، و تشکیل کارگروه‌های مشترک، این پل را مستحکم کنند.

به نظر شما، نوآوری در مدیریت شهری تهران بیشتر در سطح فناوری باقی مانده یا به اصلاح ساختار و حکمرانی شهری نیز رسیده است؟

به نظر من، توسعه فناوری در تهران و ساختار حکمرانی با نوسانات و فرازونشیب‌های زیادی همراه بوده است. به‌عبارتی، آن مدل سیستماتیک توسعه که افق بلندمدت را با گام‌های برنامه‌ریزی شده و منسجم پیش برد، محقق نشده است. گاهی در موضوعی شتاب خوبی دیده می‌شود و گاه به کلی از اولویت می‌افتد؛ به‌عبارتی، اعمال نظر شخصی بر یک مدل توسعه‌ای مبتنی بر مدیریت راهبردی و بلندمدت غلبه داشته است. نوآوری باید از فناوری فراتر رود و به بازنگری در فرایندها، قوانین و فرهنگ سازمانی بپردازد؛ چیزی که در تهران هنوز به آن نرسیده‌ایم.

تهران در مسیر شهر هوشمند با چه چالش‌های نهادی، حقوقی یا فرهنگی مواجه است؟

الگوهای سنتی مدیریت شهری در همه ابعاد، چالش اصلی ما هستند. نگاه کنید به نظافت شهر، فضای سبز، فضای تفریح و سرگرمی، حمل‌ونقل عمومی، شیوه‌های توسعه شهری، آرامش مردم در تعاملات شهری، ایمنی و آسایش شهروندان. ما در همه زمینه‌ها فعالیم، اما آیا مردم از این کارکردها رضایت دارند؟ آیا از الگوهای شهرهای انسان‌محور استفاده کرده‌ایم؟ مردم از اینکه شهروند تهران هستند، حس لذت و افتخار دارند؟ متأسفانه، علی‌رغم صرف بودجه‌های کلان، به دلیل سنتی بودن الگوها و عدم بهره‌مندی از دانش روز، با بهره‌وری حداقلی مواجهیم. چالش‌های نهادی مانند موازی‌کاری، قوانین منسوخ، و ضعف فرهنگ داده‌محوری، از موانع جدی هوشمندسازی هستند.

چگونه می‌توان شهروندان را از مصرف‌کننده خدمات شهری به مشارکت‌کننده در نوآوری شهری تبدیل کرد؟

هر کجا که به مردم احترام گذاشتیم و از آن‌ها در حل مسائل کمک خواستیم، خوشبختانه پای کار شهرشان بودند. اگر خلاف آن را می‌بینیم، اشکال از ماست که ابزاری برخورد کرده‌ایم، نه مشارکت‌جویانه! مشارکت مردم به این معناست که احساس کنند شهر با کمک آن‌ها یک گام به جلو می‌رود. برای تحقق این مهم، باید بسترهای مشارکت



محمدصادق خیرخواه

مدیرعامل سازمان مشاور فنی و مهندسی
شهرداری تهران

پیش به سوی نظام یکپارچه نگهداشت

سازه‌های دست بشر، همانند خود او نیازمند مراقبت و نگهداری هستند. از این منظر هیچ کلانشهری را نمی‌توان بی‌نیاز از سامانه‌ها و برنامه‌های مدون پایش، تعمیر و نگهداشت زیرساخت‌ها تصور کرد. تهران هم از این قاعده مستثنی نیست؛ آنهم با برخورداری از حدود ۸۶۵ دستگاه پل سواره‌رو. این روزها که هزینه احداث هر مترمربع از این پل‌ها به طور متوسط به حدود ۱۰۰ میلیون تومان رسیده، تقاطعات غیرهمسطح تهران به ثروتی بالغ بر ۴۵۰ هزار میلیارد تومان تبدیل شده است؛ دارایی ارزشمندی که حفظ و نگهداری‌اش با مناسبات و راهکارهای گذشته، غیرممکن به نظر می‌رسد.

و نقشه اقدامات پیش‌رو، به دقت پیش‌بینی و تدوین شده است. افزون بر این همانند هر پدیده مدرن و توسعه‌یافته‌ای، بهره‌گیری از هوش مصنوعی از مشخصات مهم این نظام است؛ ابزاری که کنترل کیفیت داده‌ها را با روش پردازش تصاویر انجام می‌دهد. این امکان علاوه بر افزایش سرعت پردازش داده‌ها، نیاز به نیروی انسانی برای کاربری سیستم را به حداقل خواهد رساند.

در این میان بهره‌گیری از الگوریتم‌های تصمیم‌گیری چند معیاره از دیگر ویژگی‌های فنی نظام تعمیر و نگهداشت ابنیه فنی بزرگراهی شهر تهران به شمار می‌آید. این الگوریتم‌ها که با استفاده از کدنویسی نرم‌افزاری متناسب تدوین شده است، امکان برنامه‌ریزی اقدامات را با توجه به جنبه‌هایی همچون بودجه، زمان‌بندی، سطح سرویس‌دهی و دیگر امور اجرایی فراهم می‌سازد.

از این رو بخش قابل توجهی از مطالعات و طراحی‌هایی که در سازمان مشاور فنی و مهندسی شهرداری تهران به ثمر نشسته است مربوط به ارائه طرح تعمیرات تخصصی، بهسازی لرزه‌ای و مقاوم‌سازی است. طی دوره اخیر مدیریت شهری، نه فقط پل‌ها که سایر زیرساخت‌های عمران شهری همچون ساختمان‌های ملکی شهرداری و حتی دیواره‌های حائل بزرگراهی نیز موضوع چنین طرح‌هایی بوده است. در نتیجه همین تلاش‌ها، پل‌های پایتخت از یک نظام تعمیر و نگهداشت و البته سامانه‌ای برای ارزیابی و برنامه‌ریزی تعمیرات برخوردار شده‌اند؛ سازوکارهایی برای آنکه از سطح مطلوب خدمات‌رسانی، انجام نگهداری پیشگیرانه و در یک کلام عمر مفید تمام این سازه‌ها آسوده خاطر باشیم.

● نظام تعمیر و نگهداشت ابنیه فنی بزرگراهی

پس از آنکه ضرورت‌هایی همچون بهینه‌سازی عملکرد، حفظ ایمنی، جلوگیری از خرابی‌ها و افزایش عمر مفید ابنیه فنی بزرگراه‌های شهر تهران، تدوین و استقرار یک نظام جامع تعمیر و نگهداشت را اجتناب ناپذیر ساخت، کارشناسان اداره پایش و مقاوم‌سازی ابنیه فنی سازمان مشاور دست به کار شدند تا یک نظام مدیریت دارایی را برای اولین بار در شهرداری تهران مستقر کنند.

در نظام تعمیر و نگهداشت ابنیه فنی بزرگراهی، مجموعه فرآیندها، دستورالعمل‌ها، ماتریس وظایف همراه با نقش هر یک از ذینفعان

● نظامی برای اولویت‌بندی مطالعات مقاوم‌سازی ساختمان‌های ملکی

نباید فراموش کرد پل‌ها تنها دارایی ارزشمند شهر تهران نیستند. ساختمان‌های ملکی مدیریت شهری نیز به ویژه با توجه به نقش مهمی که در حوزه مدیریت بحران ایفا می‌کنند باید چنان مقاوم باشند که بتوانند حتی پس از وقوع حوادثی همچون زمین‌لرزه به خدمات‌رسانی ادامه دهند. واقعیت آن است که رویکرد کلی سازمان مشاور فنی و مهندسی شهرداری تهران طی سال‌های اخیر،

حرکت به سوی استقرار یک نظام جامع در زمینه نگهداشت تمام زیرساخت‌های عمرانی است و از این رو تدوین و استقرار نظام تعمیر و نگهداشت ابنیه فنی بزرگراهی، نه نقطه پایان تلاش‌ها که اتفاقاً سرآغاز این مسیر بوده است.

پس کارشناسان اداره طرح و مقاوم‌سازی ساختمان نیز آغازگر فرآیند مهم دیگری در این زمینه شدند؛ استقرار نظام مطالعات ارزیابی آسیب‌پذیری و ارائه طرح بهسازی لرزه‌ای ساختمان‌های ملکی شهرداری تهران. با راه‌اندازی نظام فوق این اطمینان حاصل می‌شود که تعریف و پیدایش پروژه‌های مقاوم‌سازی ساختمان براساس اولویت‌های دقیق‌تر انجام خواهد شد تا به این ترتیب اعتبارات اختصاص یافته، دقیقاً صرف تأمین حیاتی‌ترین نیازها شود.

● نظامی برای تصمیم‌سازی در جهت ارتقای شاخص سلامت سازه‌ها

نظام مطالعات ارزیابی آسیب‌پذیری و ارائه طرح بهسازی لرزه‌ای ساختمان‌های ملکی شهرداری تهران، اولویت‌بندی امور مقاوم‌سازی این سازه‌ها را براساس معیارهایی همچون آسیب‌پذیری در حوزه‌های سازه‌ای ثقلی، سازه‌ای لرزه‌ای و اجزای غیرسازه‌ای و

همچنین موقعیت ساختمان‌ها در پهنه‌بندی خطر لرزه‌ای، اهمیت بهره‌برداری و پیامدهای اقتصادی انجام می‌دهد. در عین حال مدیریت هزینه - درآمد که با مدنظر قرار دادن شاخص‌های روز اقتصادی، امکان تصمیم‌گیری‌های کلان مدیریتی را فراهم می‌سازد، به عنوان ابزاری کارآمد و تصمیم‌ساز در این نظام ارائه شده است. در یک کلام نظام اولویت‌بندی مطالعات ارزیابی آسیب‌پذیری و ارائه طرح بهسازی لرزه‌ای ساختمان‌های ملکی شهرداری تهران، با برخورداری از قابلیت رصد و بروزرسانی، از ساختاری پویا برخوردار است تا تغییر در سیاست‌های کلان مدیریت شهری، به سهولت اعمال شده و در نتایج آن منعکس گردد. به عبارت دیگر، این نظام بستری برای تصمیم‌سازی در حوزه بهسازی لرزه‌ای ساختمان‌های ملکی شهرداری تهران است؛ تصمیماتی که بدون تردید به ارتقای شاخص سلامت این سازه‌ها می‌انجامد.

هرچه هست به نظر می‌رسد مدیران شهری موفق در چشم‌انداز آتی تهران، دیگر نه در حوزه توسعه زیرساخت‌ها بلکه در حوزه حفظ و نگهداشت این سرمایه‌ها سرآمد خواهند بود. سازمان مشاور فنی و مهندسی شهرداری تهران تلاش می‌کند با بهره‌گیری از همه ظرفیت‌ها به ویژه ابزارهای هوش مصنوعی، خود را برای این افق توسعه‌یافته آماده کند.





سید محمدصادق کاظمی

مدیر کل هماهنگی تحولات نرم افزاری معاونت
هماهنگی و امور مناطق؛

الگوی استقرار «شبکه همیاران تحولی» در شهرداری تهران

امروزه اهمیت شبکه سازی و ظرفیت های نهفته در آن برای پیشبرد اهداف سازمان های بزرگ، بیش از پیش نمایان است. در کنار ساختارهای رسمی و سلسله مراتبی که بوروکراسی خاص و گاه زمان بر خود را دارند، شبکه های غیررسمی به دلیل انعطاف پذیری، چابکی و قدرت نفوذ بالا، می توانند نقش مکملی حیاتی در پیشبرد اهداف ایفا کنند.

تقویت نقش مشورتی: عمل کردن به عنوان یک اتاق فکر چابک برای رصد میدانی مسائل، ارائه راهکارهای خلاقانه و انتقال بدون واسطه چالش ها به مدیران ارشد
بسیج ظرفیت های فرهنگی و اجتماعی: سازماندهی سریع سرمایه های انسانی در رویدادها و مناسبت های کلان شهری، بدون درگیر شدن در بوروکراسی های مرسوم

● ارکان و اصول حاکم بر شبکه:

برای تقویت پویایی و جلوگیری از انحراف این شبکه، اصول سخت گیرانه و شفافیت بر آن حاکم است. نخستین اصل، غیررسمی بودن ساختار است؛ این شبکه هیچ جایگاهی در چارت سازمانی ندارد و هدف آن رقابت با ساختارهای رسمی نیست، بلکه قرار است به عنوان یک مکمل و پشتیبان عمل کند. دومین اصل، داوطلبانه بودن و محوریت ارزش ها است. مشارکت در این شبکه صرفاً بر مبنای انگیزه درونی، تعهد به ارزش های انقلاب اسلامی و وفاداری به اصول و مأموریت های شهرداری تهران شکل می گیرد. در نهایت، اصل چابکی و انعطاف پذیری ایجاد می کند که این شبکه با حداقل بوروکراسی، آماده واکنش سریع به شرایط مختلف و اجرای ابتکارات میدانی باشد.

● چارچوب عملیاتی و فازهای استقرار:

یکی از نقاط قوت این الگو، طراحی گام به گام و مبتنی بر رشد

کلان شهر تهران با گستردگی وظایف و تنوع پیچیده نیازهای شهری، نیازمند هم افزایی فرابخشی و بسیج ظرفیت های انسانی است. در این مسیر، تحقق چشم انداز «تهران؛ کلان شهر الگوی جهان اسلام» تنها با تکیه بر دستورالعمل های اداری محقق نمی شود، بلکه نیازمند یک سرمایه اجتماعی پویا، وفادار و هم قسم است. بر این اساس، طراحی و استقرار «شبکه همیاران تحولی شهرداری تهران» با تمرکز بر نیروهای متعهد و کارکنان تازه جذب شده، نه به عنوان یک ساختار اداری جدید، بلکه به عنوان یک رویکرد استراتژیک برای ایجاد روابط ارزش محور مورد تاکید این طرح است.

● اهداف چندگانه؛ از تسریع تحول تا دیده بانی سازمانی:

این شبکه به عنوان بازوی اجرایی، نظارتی و فکری مدیریت ارشد شهری عمل می کند و اهداف خرد و کلان آن را می توان در محوره های زیر دسته بندی کرد:

افزایش ضریب نفوذ گفتمان تحولی: ترویج ارزش ها و آرمان های سازمانی در محیط کار و تسریع در پیاده سازی پروژه های دگرگون ساز از طریق هم افزایی نیروهای همسو

نظارت غیررسمی و ارتقای سلامت اداری: تشکیل یک سیستم نظارتی هوشمند و خودجوش از چشم های بیدار کارکنان برای شناسایی گلوگاه های فساد، گزارش سوء استفاده های احتمالی و افزایش شفافیت

ارگانیک است که با حمایت و رهبری مستقیم شهردار تهران و در پنج فاز عملیاتی به اجرا درمی‌آید:

۱. **تشکیل ستاد راهبری و تعیین هماهنگ‌کننده کل:** در گام نخست، یک تیم محدود (۳ تا ۵ نفره) از افراد دارای دانش شبکه‌سازی و اشراف کامل بر برنامه‌های شهرداری تشکیل می‌شود تا با اختیارات ویژه، هدایت متمرکز شبکه را بر عهده بگیرند

۲. **راه‌اندازی هسته مرکزی (حلقه نخستین):** در این فاز، با تمرکز بر کیفیت نیروها، از هر معاونت، سازمان، منطقه یا اداره کل، حداقل یک نفر از کارکنان متعهد که دارای مهارت‌های ارتباطی قوی، تخصص و قدرت نفوذ در میان همکاران هستند، شناسایی می‌شوند. این افراد پس از مصاحبه و جلسات توجیهی، هسته اولیه (حدود ۱۰۰ نفر) و سرگروه‌های شبکه را شکل می‌دهند

۳. **عملیاتی‌سازی و تعریف کارویژه‌ها:** شبکه بلافاصله پس از تشکیل هسته اولیه، با برگزاری نشست‌های هم‌افزایی (در فضاهای غیررسمی)، کار خود را آغاز می‌کند. در این مرحله، کارویژه‌های فوری، وظایف مشخص و پروژه‌های میدانی به سرگروه‌ها ارائه می‌شود تا شبکه‌سازی در بستر عمل محک بخورد

۴. **توسعه آبخاری شبکه (حلقه دوم):** هم‌زمان با فاز عملیاتی، سرگروه‌ها با استفاده از شناخت محیطی خود، نیروهای متعهد و مستعد دیگر را شناسایی و جذب می‌کنند. در این مدل توسعه ارگانیک و مبتنی بر اعتماد، پیش‌بینی می‌شود شبکه در حلقه دوم

به جمعیتی بالغ بر ۵۰۰ نفر توسعه یابد

۵. **پایداری، نگهداری و ارتقا:** شبکه‌سازی یک فرآیند مقطعی نیست. برای حفظ پویایی این ساختار (با هدف‌گذاری رسیدن به ۵۰۰۰ عضو فعال)، مکانیزم‌هایی همچون تعامل مداوم، اشتراک‌گذاری ایده‌های کلان‌سازمانی با اعضا، برگزاری برنامه‌های انگیزشی و ایجاد نظام ارزیابی و بازخورد مستمر طراحی شده است تا شبکه همواره زنده، پرنگیزه و اثربخش باقی بماند

● **ملاحظات اجرایی و نتیجه‌گیری:**

استقرار چنین شبکه‌ای نیازمند مدیریت ریسک هوشمندانه، حفظ پروتکل‌های محرمانگی در انتقال اطلاعات حساس، مدیریت انتظارات برای جلوگیری از فرسایش نیروها و آموزش مداوم برای جلوگیری از تداخل وظایف شبکه با ساختار رسمی اداری است. در نهایت باید گفت، طراحی و استقرار شبکه همیاران تحولی در شهرداری تهران، یک اقدام تشریفاتی نخواهد بود؛ بلکه یک نوآوری استراتژیک در مدیریت سازمانی است که با شکوفاسازی ظرفیت‌های نهفته در بدنه نیروی انسانی، بازویی قدرتمند برای پیشبرد برنامه‌های توسعه و پیشرفت شهر فراهم می‌آورد و نشان خواهد داد که در سازمان‌های پیچیده امروزی، سرمایه اجتماعی و شبکه‌های انسانی هم‌قسم، مؤثرترین موتور محرک برای تحقق تحول و پیشرفت هستند.





هادی کشاورز

مدیر مطالعات خط مشی گذاری شهری مرکز
مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

اهمیت مطالعات شهری در بازشناسی و مواجهه با مسئله شهری

شهر عرصه برهم کنش مستمر نیروها، کنشگران و فرایندهای اجتماعی، اقتصادی، نهادی، محیطی و فضایی است، از این رو، مسائل شهری را نمی توان پدیده هایی منفرد و مستقل از زمینه شکل گیری آنها تلقی کرد. آنچه در یک مقطع زمانی به عنوان مسئله شهری شناخته می شود، حاصل مجموعه ای از روابط علی، ساختارهای نهادی، تصمیمات پیشین، توزیع منابع و منافع و برداشتهای متفاوت کنشگران از وضعیت موجود و مطلوب است. بر این اساس، مواجهه مؤثر با مسائل شهری، پیش از انتخاب ابزار مداخله، مستلزم شناخت چگونگی شکل گیری، تداوم و بازتولید مسئله در بستر مشخص آن است.

توصیف وضعیت موجود معنا پیدا می کند. مطالعات شهری، به دلیل ماهیت میان رشته ای خود، امکان بررسی هم زمان ابعاد فضایی، اجتماعی، اقتصادی، حقوقی، نهادی و سیاستی پدیده های شهری را فراهم می آورد. کارکرد اصلی چنین مطالعاتی، تبدیل انبوه داده ها و مشاهدات پراکنده به شناختی ساخت یافته از مسئله

این ضرورت در مواجهه با مسائل پیچیده شهری اهمیت بیشتری می یابد. بخش قابل توجهی از مسائل سیاستی و برنامه ریزی را نمی توان با الگوهای خطی تشخیص مسئله و انتخاب راه حل توضیح داد. در ادبیات برنامه ریزی، مفهوم مسائل سرکش برای توصیف مسائلی مطرح شده است که تعریف قطعی و مورد توافقی ندارند، ابعاد مختلف آنها به یکدیگر وابسته است و کنشگران درباره ماهیت مسئله، ارزش های مبنای تصمیم و راه های مواجهه با آن توافق کامل ندارند. در چنین شرایطی، مسئله و راه حل مستقل از یکدیگر شکل نمی گیرند، نحوه صورت بندی مسئله بردامنه گزینه های سیاستی اثر می گذارد و هر مداخله نیز می تواند شرایط و روابطی را تغییر دهد که خود بخشی از مسئله اند. بسیاری از مسائل شهری واجد چنین ویژگی هایی هستند. مسکن، حمل و نقل، آلودگی هوا، نابرابری فضایی، بافت های ناکارآمد، آسیب های اجتماعی یا تاب آوری شهری در پیوند با مجموعه ای از عوامل و تصمیمات در سطوح مختلف شکل می گیرند و در قلمرو مأموریت یک دستگاه یا یک حوزه تخصصی محدود نمی شوند. بنابراین، تقلیل این مسائل به یک علت یا جست و جوی یک راه حل فنی واحد، می تواند به نادیده گرفتن بخشی از ساز و کارهای شکل دهنده مسئله و در نتیجه، طراحی مداخلاتی منجر شود که با ماهیت واقعی آن تناسب کافی ندارند. در این نقطه، اهمیت مطالعات شهری فراتر از تولید اطلاعات یا



است؛ شناختی که بتواند روابط میان عوامل مؤثر، کنشگران، منافع، قواعد نهادی، تصمیمات گذشته و پیامدهای حاصل از آنها را آشکار سازد و مرزهای واقعی مسئله را برای سیاست‌گذار روشن‌تر کند. از این منظر، یکی از کارکردهای اساسی پژوهش در حوزه شهری، «ساخت‌یابی مسئله» است. مسئله‌ی سیاستی همواره از پیش به‌صورت کامل و بی‌ابهام در اختیار تصمیم‌گیر قرار ندارد؛ بلکه باید از میان وضعیت‌های مسئله‌مند، داده‌ها، شواهد و برداشت‌های متفاوت کنشگران بازشناسی و صورت‌بندی شود. از همین رو، کیفیت تعریف مسئله بر تمام مراحل بعدی سیاست‌گذاری اثر می‌گذارد. اگر مسئله به‌درستی صورت‌بندی نشود، حتی انتخاب و اجرای کارآمد یک راه‌حل نیز ممکن است به مداخله در بخشی فرعی از مسئله یا حل مسئله‌ای متفاوت از مسئله اصلی منجر شود.

بر این اساس، تفکیک مطلق فهم مسئله از حل مسئله نیز چندان دقیق نیست، این دو در مسائل پیچیده بخشی از یک فرایند تکرارشونده‌اند. شناخت اولیه مسئله به طراحی گزینه‌های مداخله منجر می‌شود و ارزیابی آثار مداخله، به نوبه خود می‌تواند تعریف اولیه مسئله را اصلاح کند. مطالعات شهری باید امکان این رفت‌وبرگشت میان شناخت، تصمیم، اجرا و یادگیری را فراهم سازند و به سیاست‌گذار کمک کنند تا به‌جای تثبیت زود هنگام یک تعریف، فرضیات خود درباره مسئله را در مواجهه با شواهد

و پیامدهای واقعی بازبینی کند. این امر همچنین مستلزم توجه به تکرر کنشگران و برداشت‌های آنان است. یک وضعیت شهری ممکن است برای گروه‌های مختلف واجد آثار، هزینه‌ها و منافع متفاوت باشد و در نتیجه، تعریف واحدی از مسئله میان همه کنشگران وجود نداشته باشد. پژوهش شهری از طریق تحلیل داده‌ها، بررسی اسناد و سیاست‌ها، شناخت Av تصمیم‌گیری سیاسی و مدیریتی، بلکه فراهم‌کننده شواهد و چارچوب تحلیلی لازم برای ارتقای کیفیت آن است.

بنابراین، ارزش مطالعات شهری را نباید تنها بر مبنای تعداد گزارش‌های تولیدشده یا ارائه راه‌حل‌های فوری سنجید. اهمیت آن در کاهش عدم قطعیت، ارتقای کیفیت صورت‌بندی مسائل، آشکار کردن روابط و پیامدهای کمتر دیده‌شده، مقایسه گزینه‌های سیاستی و فراهم کردن امکان یادگیری از نتایج مداخلات است. هرچه مسائل شهری پیچیده‌تر، چندکنشگری‌تر و بین‌بخشی‌تر شوند، کیفیت حکمرانی شهری نیز بیش از پیش به ظرفیت نظام مدیریت شهری برای تولید، سازمان‌دهی و به‌کارگیری دانش معتبر وابسته خواهد بود. از این رو، مطالعات شهری را باید بخشی از زیرساخت دانشی سیاست‌گذاری و حکمرانی شهری دانست؛ زیرساختی که می‌تواند مدیریت شهری را از واکنش به نمودهای مسئله به سمت شناخت سازوکارهای تولید آن و طراحی مداخلات آگاهانه‌تر، زمینه‌مندتر و قابل ارزیابی هدایت کند.





حسین دارابی

رئیس اداره پیمایش کانون افکارسنجی
مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

روایتی از سیاست گذاری مبتنی بر صدای شهروندان از نمونه گیری خوشه ای تارصد لحظه ای شبکه های اجتماعی

کانون افکارسنجی تهران خود را «مرجع اصلی نظرسنجی شهرداری» می داند، اما تفاوت آن با مراکز معمول چیست؟ حسین دارابی، رئیس اداره پیمایش و داده کاوی کانون افکارسنجی تهران از سه ضلع شهر، شهروند و مدیریت شهری می گوید، از نقش غیرمستقیم مردم در تعیین موضوعات، از چالش نمونه گیری در کلان شهری با ۲۲ منطقه ناهمگون، و از تفاوت بنیادین نظرسنجی سنتی با تحلیل شبکه های اجتماعی. او تأکید می کند که نتایج، حتی اگر با نظر مدیران مغایر باشد، بدون دخل و تصرف منتشر می شود و جزئیات روش شناختی در هر گزارش درج می شود. مشروح گفتگو با حسین دارابی را در ادامه می خوانید:

کانون افکارسنجی تهران دقیقاً قرار است چه مسئله ای را برای مدیریت شهری حل کند و تفاوت آن با یک مرکز معمول نظرسنجی چیست؟

در مطالعات شهری می توان از سه منظر شهر، شهروندان و مدیریت شهری به کنکاش در باب پدیده ها پرداخت. کلانشهر تهران در سه وجه یاد شده دارای نیازها، اولویت ها، مسائل و البته چالش هایی است. کانون افکارسنجی در کنار سایر مدیریت های مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران، می تواند در قالب مطالعات موسوم به «Quick research»، نظرسنجی هایی را حسب ضرورت در سطوح شهر تهران، مناطق ۲۲ گانه و یا در مقیاس محله ای در زمینه نیازها، مسائل و چالش های اولویت دار با رجوع به نظرات شهروندان انجام داده و تصویری از وضع موجود را ترسیم و در اختیار متولیان و تصمیم گیران ذیربط در مدیریت شهری قرار دهد و از این طریق به بهبود اضلاع سه گانه شهر، شهروندان و مدیریت شهری کمک کند.

کانون افکارسنجی تهران مانند هر مجموعه و سازمانی دارای فلسفه وجودی، رسالت، اهداف و رویکردهایی است که آن را از سایر سازمانهای مشابه متمایز می کند. براین اساس این کانون به عنوان مرکزی تخصصی در راستای عمل به رسالت خویش تلاش می کند با تمرکز بر موضوعات شهری، به عنوان مرجع اصلی نظرسنجی در شهرداری تهران ایفای نقش کند.

موضوعات افکارسنجی چگونه انتخاب و اولویت بندی می شوند؟

موضوعات افکارسنجی اصولاً از چند منبع و مسیر دریافت، شناسایی

و سپس اجرا در می آید. برخی از موضوعات نظرسنجی مستقیماً به درخواست معاونت های شهرداری تهران، مناطق ۲۲ گانه شهر تهران، سازمان ها و شرکت های زیرمجموعه شهرداری تهران در دستور کار قرار می گیرد. از مراجع مذکور، موضوعاتی از قبیل رضایت از عملکرد شهرداری مناطق ۲۲ گانه، میداین میوه و تره بار، موضوع پسماند، حمل و نقل عمومی و نظایر آن به کانون افکارسنجی ارجاع می شود. برخی از موضوعات نیز که در زمره موضوعات جاری قرار گرفته و به تبع شرایط جاری جامعه، شناسایی و احصاء می شوند. نظرسنجی های مرتبط با جنگ اخیر، معیشت شهروندان، بنزین، تجمعات شبانه در این دسته قرار می گیرند. همچنین برخی موضوعات نیز به پیشنهاد دفتر شهردار، یا به پیشنهاد اعضای کمیته پژوهش کانون افکارسنجی و نیز شوراهای علمی و امثال آن اجرا می شود.

آیا شهروندان در تعیین موضوعات پژوهش نقشی دارند؟

قطعاً یکی از مراجع تعیین موضوعات نظرسنجی رجوع به نظرات شهروندان می باشد. لیکن این فرایند به شکل غیرمستقیم صورت می گیرد. به تعبیری در بسیاری از موارد کانون افکارسنجی در خصوص موضوعاتی نظرسنجی می کند که به طور روزمره در کانون توجه شهروندان قرار گرفته و دغدغه اصلی آنان محسوب می شود. رجوع به مباحث شکل گرفته در عرصه عمومی و نیز رصد فضای مجازی از منابع اصلی تعیین عناوین نظرسنجی با اتکا به نظرات شهروندان است.



تا نمونه معرف کل جامعه باشد. در روش داده‌کاوی نظرات موجود و دردسترس در شبکه‌های اجتماعی مبنای کار و تحلیل قرار می‌گیرند. ۳. روش تحلیل: گزارش‌های سنتی مبتنی بر آمار استنباطی و متغیرهای کنترل شده‌اند، در حالی که گزارش‌های شبکه‌های اجتماعی نیازمند پردازش کلان داده‌ها، پردازش زبان طبیعی (NLP) و تحلیل احساسات است. در مجموع، نظرسنجی سنتی نیازمند زمان برای طراحی، جمع‌آوری داده‌ها و تحلیل و ارائه نتایج است و «دقت آماری و تعمیم‌پذیری» بالایی دارد، اما تحلیل شبکه‌های اجتماعی برای «صد بی‌درنگ احساسات و کشف روندهای نوظهور» برای دستیابی سریع به نظرات کاربرد دارد. اگر نتایج یک افکارسنجی با سیاست یا تصمیم موردنظر مدیریت شهری مغایرت داشته باشد، آیا نتیجه بدون تغییر منتشر و به مدیران ارائه می‌شود؟ کانون افکارسنجی اصل امانت داری دریافت‌ها را مدنظر قرار می‌دهد. این کانون دخل و تصرفی در یافته‌ها اعمال نمی‌کند و هرگونه گزارش نظرسنجی‌ها را صرفنظر از نتیجه آن به مدیران مربوطه گزارش می‌شود.

❑ **برای افزایش اعتماد عمومی به نتایج افکارسنجی‌ها، آیا جزئیاتی مانند جامعه آماری، حجم نمونه، روش نمونه‌گیری و میزان خطا منتشر می‌شود؟**

در مقدمه هر گزارش نظرسنجی جزئیاتی مانند جامعه آماری، حجم نمونه، روش نمونه‌گیری و میزان خطا ارائه می‌شود و در گزارش ذکر می‌شود تا مخاطب از فرایند، مقدمات و جزئیات روش شناسی نظرسنجی نیز آگاه باشد.

❑ **یکی از مهم‌ترین چالش‌های افکارسنجی، انتخاب نمونه‌ای است که واقعاً نماینده جمعیت تهران باشد. کانون برای پوشش تفاوت‌های اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی مناطق ۲۲ گانه چه سازوکاری دارد؟**

انجام هر پژوهش دقیق، صحیح و قابل اتکا مستلزم انتخاب نمونه‌ای نمایا از جامعه اصلی است. کانون تلاش می‌کند در انتخاب نمونه به شیوه‌ای کاملاً تصادفی و بدون هرگونه سوگیری اقدام به نمونه‌گیری کند. بسته به نوع نظرسنجی و در مواردی که تفاوت‌های منطقه‌ای و محله‌ای از اهمیت و اولویت برخوردار است، قطعاً با در نظر گرفتن تفاوت‌های موجود از طریق خوشه بندی محله‌ای و نیز افزایش حجم نمونه که شمولیت و احتمال دربرگیری طیف‌ها و اقشار بیشتری از شهروندان را در پی داشته باشد، به این مقوله مهم توجه می‌شود.

❑ **بخش داده‌کاوی کانون دقیقاً چه تفاوتی با تحلیل آماری معمول دارد؟**

تفاوت اصلی این دو روش افکارسنجی در ماهیت داده‌ها، نمونه‌گیری و رویکرد تحلیلی نهفته است. بر اساس استانداردهای جهانی این تفاوت‌ها عبارتند از ۱. ماهیت جمع‌آوری: نظرسنجی‌های سنتی داده‌های فعال و ساختاریافته تولید می‌کنند (پاسخ مستقیم به سوالات محقق). در مقابل، داده‌های شبکه‌های اجتماعی بدون ساختار و کاملاً ارگانیک (متن، هشتگ، کامنت) هستند که باعث پیچیدگی در طراحی و استخراج نتایج می‌شود. ۲. نمونه‌گیری و تعمیم‌پذیری: روش‌های سنتی بر نمونه‌گیری احتمالی تکیه دارند



امیر فرخی

مدیر امور نخبگان مرکز مطالعات
و برنامه‌ریزی شهر تهران

نقش نخبگان در مدیریت شهری تهران

نخبگان در بحث کشف مسائل ورود کنند سپس به حل مسئله بپردازند

حضور نخبگان و عملیاتی شدن طرح‌های نخبگانی در نهادهای نظارتی و اجرایی همواره پرسش برانگیز بوده است اما امیر فرخی مدیر امور نخبگان مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران در این زمینه معتقد است: در برخی از مواقع شکاف عمیقی بین حوزه علم و عمل وجود دارد و اگر بستری در این زمینه فراهم شود که تا کنون از سوی شهرداری تهران فراهم شده است، تا از حضور نخبگان استفاده شود آنان نیز اشتیاق بسیاری به این موضوع نشان می‌دهند. اما اولین موضوع کشف مسائل است. مهم است که نخبگان در بحث کشف مسائل نیز ورود کنند سپس به حل مسئله بپردازند. زمانی که از نخبگان در حل مساله استفاده می‌شود شکاف به وجود می‌آید اما زمانی که نخبگان مساله را با توجه به دغدغه‌ای که وجود دارد کشف می‌کنند، ایده‌های عملیاتی مطرح می‌کنند که الحمدلله این بستر برای نخبگان فراهم شد.

این تیم‌ها دریافت کردیم سپس در کارگروه‌های تخصصی، بررسی و بازبینی و به شکل عملیاتی اجرا می‌شود تا گزارشی از آن برای انجام به بدنه شهرداری ارسال شود.

مدیریت جایگاه‌های سوخت متحرک

مدیریت جایگاه‌های سوخت متحرک برای عرضه بنزین در شرایط بحرانی یکی از ایده‌هایی است در طرح اورژانس شهری و از سوی نخبگان مطرح و پس از بررسی‌های لازم، عملیاتی شد. این ایده با توجه به تجربه دفاع مقدس ۱۲ روزه و بحران‌های مشابه آن شکل گرفت. با توجه به آنکه توقف یا اختلال در شبکه توزیع سوخت شهری می‌تواند به سرعت خدمات حیاتی شهر را فلج کند. کارگروه اقدام فوری نخبگانی، طرح ایجاد سامانه سوخت رسانی سیار به ناوگان اضطراری تهران را در قالب گزارش اورژانس شهری طراحی و ارائه کرد.

مدیر امور نخبگان مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران در این باره توضیح داد: سامانه سوخت رسانی سیار به ناوگان اضطراری تهران شامل ناوگان ویژه‌ای از خودروهای مجهز به مخازن دو جداره، سیستم‌های اطفای حریق، نازل‌های ضدنشست و تجهیزات کنترل دیجیتال سوخت‌گیری است که خودروها با رعایت استانداردهای

فرخی گفت: در نشست‌هایی که تا کنون برگزار شده است، نخبگان جمع می‌شوند و ایده‌هایشان را به صورت مساله محور و ایده پردازی مطرح می‌کنند، به واحدهای مختلف شهرداری متصل می‌شوند و راهنمایی می‌گیرند که همین روند منجر به اجرایی و عملیاتی شدن طرح‌های موفق شده است و شهردار تهران دستور تبدیل شدن برخی از این طرح‌ها به آئین نامه و دستورالعمل را صادر کرده است. اورژانس شهری ایده جدیدی است که از سوی امور نخبگان مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران مطرح شد و نمونه‌هایی از ایده‌های آن به شکل موفق عملیاتی و اجرایی شد. مدیر امور نخبگان مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران درباره شکل‌گیری این ایده توضیح داد: اورژانس شهری را در این دوره راه‌اندازی کردیم تا مشکلاتی که مبتنی بر پژوهش است توسط نخبگان پاسخ داده تا وارد مرحله اجرایی شود و درگیر بورکراسی اداری نباشد. این ایده‌ها به سه روش استخراج می‌شود که بخشی از آن توسط نخبگان ایده‌پردازی، بخشی دیگر توسط مردم مطرح و بخش سوم توسط بدنه شهرداری اجرا می‌شود. پس از احصا شدن پرسش‌های مطرح شده توسط امور نخبگان مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران دو مسئله پیش می‌آید. اگر مساله عملیاتی و کاربردی باشد توسط طرح نخبگانی بررسی و به تیم‌های نخبگانی ارجاع می‌شود. پس از آنکه جواب را از

**مدیریت جایگاه‌های سوخت متحرک برای عرضه
بنزین در شرایط بحرانی یکی از ایده‌هایی است در
طرح اورژانس شهری و از سوی نخبگان مطرح و پس
از بررسی‌های لازم، عملیاتی شد. این ایده با توجه
به تجربه دفاع مقدس ۱۲ روزه و بحران‌های مشابه
آن شکل گرفت. با توجه به آنکه توقف یا اختلال در
شبکه توزیع سوخت شهری می‌تواند به سرعت خدمات
حیاتی شهر را فلج کند**

کارشناسان در این زمینه افزود: در چنین شرایطی، خطر فقط به ساختمان‌های دارای تخریب ظاهری محدود نمی‌شود و بسیاری از سازه‌های به ظاهر سالم واقع در محدوده انفجار نیز ممکن است دچار آسیب‌های پنهان سازه‌ای شوند؛ آسیب‌هایی که در صورت بی‌توجهی می‌توانند جان شهروندان را تهدید کرده و خسارت‌های ثانویه گسترده‌ای به همراه داشته باشند.

فرخی ادامه داد: در این فرآیند، به‌جای استفاده از روش‌های پرهزینه و زمان‌بر، از تحریک‌های محیطی نظیر ارتعاشات ناشی از ترافیک شهری برای ثبت پاسخ دینامیکی سازه‌ها استفاده می‌شود؛ روشی که امکان اجرا در شرایط بحرانی و بدون ایجاد اختلال در زندگی روزمره شهروندان را دارد. پاسخ‌های ثبت شده از طریق سنسورهای که به صورت هدفمند در نقاط بحرانی سازه مانند ستون‌ها، تیرهای اصلی و اتصالات نصب می‌شوند، مورد تحلیل قرار می‌گیرند. به گفته متخصصان، در این پایش از سنسورهای MEMS استفاده شده که علاوه بر مقاومت بالا در برابر شوک و ارتعاش، هزینه پایین و قابلیت نصب سریع دارند و برای شرایط اورژانسی بسیار مناسب هستند. داده‌های به دست آمده از این سنسورها با مدل‌های تحلیلی سازه مقایسه و از طریق به‌روزرسانی مدل‌های عددی، محل و شدت آسیب‌های احتمالی شناسایی شد.

مدیر امور نخبگان مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران گفت: نتایج این ارزیابی‌ها نقش کلیدی در تصمیم‌گیری فوری مدیران شهری و نهادهای مسئول خواهد داشت و می‌تواند از بروز حوادث ناگوار ثانویه جلوگیری کند. اجرای این طرح، گامی مؤثر در جهت افزایش ایمنی شهر، کاهش ریسک‌های ناشی از انفجار و مدیریت بهینه بحران در شرایط حساس کنونی ارزیابی می‌شود.

● مهاجرت یکی از چالش‌های شهری تهران

او همچنین با اشاره به مساله مهاجرت به عنوان یکی از چالش‌های

ایمنی، در نقاط از پیش تعیین‌شده یا به صورت سیار، سوخت خودروهای امدادی، آتش‌نشانی، پلیس، خدمات شهری، حمل‌ونقل و ماشین‌آلات عمرانی را تأمین می‌کنند. تمامی عملیات تحت نظارت مرکز فرماندهی بحران انجام شده و ثبت دیجیتال، امکان پیگیری و مدیریت دقیق سوخت‌رسانی را فراهم می‌کند.

او با بیان اینکه این سامانه از منظر اجرایی، برپایه همکاری یکپارچه میان شهرداری تهران، سازمان مدیریت بحران، اورژانس، آتش‌نشانی، پلیس و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی طراحی شده است، گفت: سامانه کنترل مرکزی، امکان نظارت لحظه‌ای، تحلیل عملکرد، شناسایی گلوگاه‌ها و تنظیم مأموریت‌های میدانی را به صورت زنده فراهم می‌آورد. آموزش اپراتورها، تدوین آیین‌نامه اجرایی و برگزاری مانورهای دوره‌ای هم از دیگر اقدامات کلیدی برای اطمینان از عملکرد موفق و پایدار سامانه است. بر اساس گزارش اورژانس شهری، مطالعات بین‌المللی نشان می‌دهد که نبود سامانه سوخت‌رسانی انعطاف‌پذیر، باعث فلج شدن خدمات درمانی، امنیتی و جمع‌آوری زباله‌ها در ساعات اولیه بحران می‌شود. با اجرایی شدن این سامانه، تهران قادر خواهد بود در روزهای بحرانی، از جمله تهدیدات جنگ، حملات هوایی یا اختلال عمدی در شبکه انرژی، عملکرد ناوگان حیاتی خود را حفظ کند. شهردار تهران دستور داده است تا این طرح برای تبدیل به آیین‌نامه به شورای شهر ارسال شود. حدود ۸۰ نامه مبنی بر ایده‌های متناسب با این طرح بدست ما رسید که پس از بررسی‌های لازم این ایده تکمیل و به دستورالعمل تبدیل شد تا به شکل آیین‌نامه جامع و قانونی دربیاید.

مدیر امور نخبگان مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران همچنین به طرح پایش اورژانسی سلامت سازه‌ها به عنوان یکی دیگر از ایده‌های نخبگان اشاره کرد و توضیح داد: پس از انفجارهای رخ داده در جریان تهاجم خصمانه رژیم صهیونیستی در دوره دفاع مقدس ۱۲ روزه و آسیب دیدگی برخی نقاط شهری تهران، موضوع ارزیابی فوری ایمنی سازه‌های شهری به یکی از اولویت‌های اصلی در کارگروه «اقدام فوری نخبگانی» تبدیل شد و پس از جنگ اول در مترو تهران و بخش‌های دیگر عملیاتی شد.

وی بیان کرد: این طرح پس از جنگ ۱۲ روزه و با هدف شناسایی سریع و دقیق میزان آسیب دیدگی ساختمان‌ها در مناطق تحت تأثیر انفجار از سوی دبیرخانه اورژانس شهری به اجرا درآمد، این پایش با رویکردی علمی و غیرمخرب، تلاش دارد در کوتاه‌ترین زمان ممکن، مبنای تصمیم‌گیری برای ایمن‌سازی، تعمیر، تقویت یا در صورت لزوم تخریب سازه‌ها را فراهم کند. او با اشاره به هشدار



فصل چهارم: رو در رو

مدیر امور نخبگان مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران ادامه داد: از سوی دیگر، تدوین پروتکل های مشخص برای مدیریت جمعیت مهاجر در شرایط بحرانی، تهران را برای مواجهه با سناریوهای پیش بینی نشده آماده تر می کند. گزارش اورژانس شهری بر یک گزاره ساده اما کلیدی تأکید دارد: مهاجران، چه بخواهیم و چه نخواهیم، بخشی از واقعیت امروز تهران هستند. پرسش اصلی این نیست که «آیا باید با این مسئله برخورد کرد یا نه»، بلکه این است که چگونه می توان آن را به شکلی انسانی، قانونی و تاب آور مدیریت کرد؛ پاسخی که آینده زیست شهری تهران به آن گره خورده است.

به گفته او دستورالعمل این طرح نیز توسط معاونت مناطق اجرایی شد و گزارش عملکردهایی نیز بر اساس این پژوهش ارائه شده است. شناسایی داروهای اثرگذار برای بیهوش کردن سگ های ولگرد، نقش پمپ های خانگی در تشدید بار مصرفی و ناترازی برق در تهران همچنین مداخله اورژانسی برای کنترل موش های پایتخت از جمله ایده های دیگری هستند که توسط امور نخبگان مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران مطرح و از سوی برخی از واحدهای عملیاتی اجرا شده است.

فرخی درباره عملیاتی شدن این ایده ها گفت: اکثر ایده هایی که در قالب اورژانس شهری مطرح شدند، در واحدهای عملیاتی اجرا شدند و بسیاری از آنان دستور مستقیم شهردار را دارند. بسیاری از این طرح ها توسط مدیران درخواست شده اند و اجرایی شدن صد درصدی آن منوط به مراحل بعدی است.

شهری بیان کرد: در دهه های اخیر، تهران آرام آرام به یکی از پیچیده ترین میدان های مواجهه با مسأله مهاجرت در منطقه تبدیل شده است، حضور گسترده و رو به افزایش اتباع خارجی، به ویژه مهاجران افغانستانی، دیگر صرفاً یک آمار جمعیتی یا مسئله ای در حوزه خدمات شهری نیست؛ این حضور، نشانه ای از فشاری عمیق بر زیرساخت های شهر، نظم اجتماعی و سازوکارهای حکمرانی شهری است. مسأله مهاجرت در تهران را نه می توان با رویکردی صرفاً امنیتی حل و فصل کرد و نه با چشم پوشی و تساهل ساختاری، تجربه سال های اخیر نشان می دهد که هر دو رویکرد، در نهایت به تشدید بحران منجر شده اند. کارگروه اقدام فوری نخبگانی در گزارشی با عنوان چارچوب سیاستی شهرداری تهران در ساماندهی اتباع خارجی، مجموعه ای از راهکارهای گام به گام را پیش روی مدیریت شهری تهران قرار داد. یکی از راهکارهای موثر، راه اندازی بانک اطلاعاتی جامع از مهاجران شهری است که امکان ثبت هویت، محل سکونت، مهارت های شغلی و سطح دسترسی به خدمات را فراهم کند. در کنار آن، اصلاح سازوکارهای نظارتی شهرداری و پایان به کارگیری غیرقانونی مهاجران توسط پیمانکاران شهری، می تواند به شفافیت، عدالت شغلی و بهبود کیفیت خدمات منجر شود. در عین حال، واقعیت کمبود نیروی انسانی در برخی مشاغل خدمات شهری را نمی توان نادیده گرفت. صدور مجوزهای موقت و کنترل شده برای اشتغال مهاجران در این حوزه ها، همراه با بیمه و پایش مستمر، راهحلی واقع بینانه برای کاهش بازار کار زیرزمینی است.



فصل پنجم بسته تولیدات علمی

در این فصل، نگاهی گذرا به برخی از تولیدات علمی مرکز مطالعات در حوزه‌های گوناگون از «گزارش سیاستی» و «اورژانس شهری» گرفته تا «دانش شهر» و «کتاب» انداختیم.





نقش آموزش در مدیریت بحران

منتشر شده، ضمن مرور مبانی نظری و مفاهیم مدیریت بحران، مهمترین بلایای طبیعی همچون سیل، زلزله، امواج گرمایی و... که می توانند در شهرها رخ دهند، مورد بررسی قرار گرفته و در گام نهایی با هدف کاهش آثار زیان بار رخداد های طبیعی، اصول، عوامل و اولویت های مدیریت بحران شهری استخراج شده است. مدیریت بحران به عنوان مجموعه ای از اقدامات نظام مند برای پیشگیری، آمادگی مقابله و بازسازی زمانی می تواند اثر بخش باشد که همراه با ارتقای سطح آگاهی و مهارت جامعه اجرا شود. تجربه های جهانی نشان داده اند که صرف وجود تجهیزات و ساختارهای رسمی کافی نیست و بدون آموزش فراگیر و هدفمند، حتی بهترین برنامه های مدیریت بحران نیز در عمل با ناکارآمدی روبه رو می شوند.

از همین رو آموزش به عنوان یکی از ارکان کلیدی تاب آوری فردی اجتماعی و سازمانی شناخته می شود و جایگاهی محوری در چرخه مدیریت بحران دارد.

مطالعات مختلف نشان داده اند جوامعی که پیش از بحران، آموزش های لازم در حوزه آمادگی و واکنش اضطراری را دریافت کرده اند، در هنگام وقوع حوادث عملکردی سریع تر، منسجم تر و کم هزینه تر دارند. نمونه های موفق در کشورهایی که با بلایای طبیعی مکرر مواجه بوده اند مانند ژاپن و ترکیه نشان می دهد که سرمایه گذاری در آموزش عمومی، آموزش تخصصی نیروهای امدادی و حتی آموزش مدیران محلی نقشی تعیین کننده در کاهش تلفات انسانی و خسارات اقتصادی داشته است. این گزارش با هدف تبیین نقش آموزش در مدیریت بحران تدوین شده و رویکرد اصلی آن تأکید بر جایگاه آموزش به عنوان ابزاری پیشگیرانه و توانمندساز در تمامی مراحل چرخه مدیریت بحران است.

مدیریت بحران در شهرهای هزاره سوم به یکی از اصلی ترین دستورکارهای نظام مدیریت شهری تبدیل شده است. مدیریت بحران رویکرد و روشی است که مخاطرات محتمل و منابع موجود را ارزیابی و به گونه ای برنامه ریزی می کند که منابع موجود با مخاطرات موازنه شود و با استفاده از منابع موجود، بحران به کنترل درآید.

جهت تحقق تاب آوری شهر در برابر بلایای طبیعی باید آسیب ها و مخاطراتی که در شهرها مستعد بروز هستند، شناسایی شده و پیش از بحران، در حین بحران و پس از بحران، آمادگی برای رویارویی یا پیشگیری از آن را به دست آورد.

مجموعه اقدامات فوق باید از سوی نظام مدیریت شهری به صورت یکپارچه و واحد، مورد توجه باشد و با بهره گیری از تمامی ظرفیت های طبیعی و انسانی، شهری ایمن در برابر مخاطرات محیطی و بلایای طبیعی محقق شود.

در دانش شهر «نقش آموزش در مدیریت بحران» که به قلم فاطمه ستوده گیگاسری از سوی مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران





تصویرپردازی از حکمرانی هوشمند برای تهران آینده در افق ۲۰۵۰

شهری، مدیریت هوشمند هزینه‌ها و توسعه کسب و کارهای نوآور الکترونیک ضروری است.

در حوزه اجتماعی- فرهنگی هم، ارتقای کیفیت زندگی، آموزش الکترونیک، مشارکت فعال اجتماعی و تقویت مسئولیت پذیری جمعی از اولویتهای اساسی محسوب می شود. این ابعاد سه گانه باید به صورت یکپارچه و هم افزا عمل کنند تا تصویری جامع و قابل تحقق را از حکمرانی هوشمند شهری ارائه دهند.

گزارش پیش براساس پژوهشی جامع، تلاش دارد تصویری علمی و قابل دستیابی از حکمرانی هوشمند برای تهران آینده ارائه دهد. این پژوهش با شناسایی مضامین اصلی و فرعی مرتبط با حکمرانی هوشمند، اهدافی همچون بهبود سیستم حمل و نقل عمومی، بهینه سازی مصرف انرژی، کاهش آلودگی هوا، مدیریت کارآمد پسماندها و ارتقای خدمات شهری را دنبال می کند.

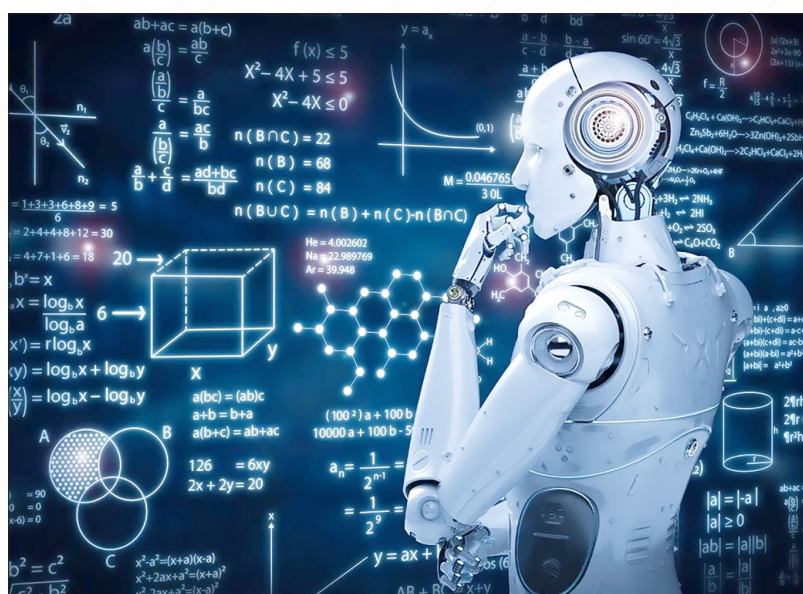
هدف نهایی این تصویرپردازی، توانمندسازی شهرداری تهران برای استفاده بهینه از فناوریهای هوشمند و داده‌های جمع آوری شده است تا منابع و خدمات شهری به شکلی مؤثر مدیریت شود و کیفیت زندگی شهروندان به طور چشمگیری ارتقاء یابد.

این گزارش به قلم پانته آغفاری و با نظارت علمی فاطمه خوشبخت و محمدرضا رفیعی نژاد، پژوهشی با رویکردی آینده‌نگر، چشم‌اندازی جامع از حکمرانی هوشمند در کلان‌شهر تهران تا افق ۲۰۵۰ ترسیم می‌کند و تلاش دارد تصویری منسجم از مسیر تحول مدیریت شهری ارائه دهد.

پژوهش به روش آمیخته و با مشارکت ۹ خبره در بخش کیفی و ۲۲ متخصص در بخش کمی انجام شده، برپایه تحلیل مضمون و استخراج ۲۶۵ کد اولیه، ساختار حکمرانی هوشمند تهران در سه بُعد اساسی تبیین شده است: بُعد سیاسی با ۸ مضمون اصلی از جمله ملاحظات قانونی، برنامه‌ریزی هوشمند و کاهش فساد اداری؛ بُعد اقتصادی با ۸ مضمون نظیر یکپارچه‌سازی درآمدهای شهری و مدیریت هوشمند هزینه‌ها و بُعد اجتماعی- فرهنگی با ۷ مضمون شامل مشارکت الکترونیک و ارتقای کیفیت زندگی. مجموعه این یافته‌ها تصویری یکپارچه ارائه می‌دهد که نشان می‌دهد گذار شهرداری تهران از مدیریت سنتی به حکمرانی داده‌محور، شفاف و مشارکت‌پذیر چگونه می‌تواند محقق شود؛ گذاری که در آن فناوریهای هوشمند، پاسخگویی و عدالت شهری به‌عنوان ارکان اصلی توسعه پایدار عمل می‌کنند.

شهرداری تهران به عنوان نهادی کلیدی در برنامه ریزی و اجرای خط مشی‌های شهری، نیازمند تصویری روشن از آینده مطلوب خود برای دستیابی به حکمرانی هوشمند است. این تصویرپردازی باید در ابعاد سیاسی، اقتصادی و اجتماعی- فرهنگی صورت گیرد تا بتواند پاسخگوی نیازهای متنوع کلانشهر تهران باشد. در بُعد سیاسی، لزوم شفافیت، پاسخگویی، کاهش فساد اداری و تقویت مشارکت شهروندان در فرآیندهای تصمیم گیری مطرح است.

از منظر اقتصادی، اقداماتی همچون بهینه سازی منابع مالی، یکپارچه سازی درآمدهای





بسترهای تحقق گردشگری هوشمند در شهر تهران

در آغاز این راه، شناسایی بسترها و پیش نیازهای تحقق گردشگری هوشمند، نخستین و اساسی‌ترین گام به شمار می‌رود؛ موضوعی که در دانش شهر منتشر شده از سوی مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران با عنوان «بسترهای تحقق گردشگری هوشمند در شهر تهران» به قلم وحید نورمندی پور، امین فرجی و مصطفی اسماعیلی مهیاری به آن پرداخته شده و می‌تواند مدیران شهری و ذی‌نفعان را در اتخاذ رویکردی حمایتی، منسجم و هدفمند یاری دهد تا نقش مؤثرتری در ساختن آینده هوشمند گردشگری پایتخت ایفا کنند.

مزایای قابل توجهی که گردشگری هوشمند در بهبود تجربه گردشگران و مدیریت موثر مقاصد ارائه می‌کند، ایجاد بسترهای لازم جهت حرکت به سمت مقاصد هوشمند را به یک ضرورت استراتژیک تبدیل کرده و در بسیاری از نقاط جهان سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین مانند شبکه‌های ارتباطی پیشرفته سیستم‌های داده محور و ابزارهای تحلیلی مدرن به عنوان یکی از اولویت‌های اصلی در برنامه ریزی‌های گردشگری مطرح شده، از این رو تامین و تدارک پیش نیازهای تحقیق گردشگری هوشمند امری حیاتی برای سیاست‌گذاران و مدیران حوزه گردشگری محسوب می‌شود. گزارش حاضر با رویکردی تحلیلی و مبتنی بر شواهد ادبیات تخصصی موجود و مطالعات موردی از نمونه‌های موفق بین‌المللی را مورد

بررسی قرار داده و پیش نیازهای تحقیق این نسل از گردشگری را با استفاده از نظرات خبرگان این حوزه شناسایی کرده و در نهایت چارچوبی جامع را برای تدوین سیاست‌های استراتژیک و برنامه‌های اجرایی در جهت تحول بخش گردشگری فراهم می‌آورد. از این رو، مطالعه این گزارش برای مدیران و پژوهشگران حوزه گردشگری به ارتقاء درک مفهومی از ابعاد فناورانه و ساختاری یک مقصد هوشمند گردشگری می‌انجامد و امکان بهره‌وری از راهکارهای عملی و استراتژیک را جهت تحقق گردشگری هوشمند به ارمغان می‌آورد.

گردشگری در دهه اخیر مسیری پرشتاب از رشد و تحول را طی کرده است. در این میان، گردشگری هوشمند به عنوان نسلی نو ظهور، بیش از پیش در کانون توجه ذی‌نفعان جهانی قرار دارد. این رویکرد نوین، صرفاً یک تغییر ساده نیست؛ بلکه نقطه عطفی در تکامل فناوری اطلاعات و ارتباطات در صنعت گردشگری به شمار می‌رود. در این روند تحولی، ابعاد فیزیکی و حکمرانی گردشگری در حال ورود به عرصه دیجیتال هستند و سطوح جدیدی از هوشمندی در سیستم‌های گردشگری پدیدار می‌شود.

اکنون کشورهایی همچون فنلاند، اسپانیا و سنگاپور در حال اجرای پروژه‌هایی برای تحقق مقاصد هوشمند هستند، آمارها هم نشان می‌دهد که با وجود تازگی مفهوم گردشگری هوشمند، حجم بازار سفرهای هوشمند در جهان در سال ۲۰۲۳ حدود ۲۸/۸ میلیارد دلار بوده و پیش‌بینی می‌شود این رقم تا سال ۲۰۳۳ به حدود ۸/۱۲۶ میلیارد دلار برسد.

در تهران هم توجه مدیران شهری به توسعه زیرساخت‌های «شهر هوشمند»، ظرفیت ارزشمندی برای شکل‌گیری گردشگری هوشمند ایجاد کرده و با توجه به جایگاه توسعه گردشگری تهران در برنامه‌ها و اسناد بالادستی، ضروری است که این مسیر در قالب گردشگری هوشمند هدایت شود.





آسیب شناسی فضای تبلیغات انتخابات در شهر تهران

انتخابات فراهم کنند که ارتباط میان شهروندان و دولت را بیش از پیش دوچندان کنند.

در سال‌های اخیر شهرداری تهران با اختصاص سازه‌های تبلیغاتی در راستای تبلیغ مشارکت در انتخابات و مسئولیت پذیری شهروندان تلاش کرده و فرهنگ مشارکت سیاسی را بین شهروندان ترویج داده تا از این طریق، نرخ مشارکت در انتخابات را افزایش دهد.

شهرداری در دوازدهمین دوره انتخابات مجلس شورای اسلامی در اسفند ماه ۱۴۰۲، هزار سازه تبلیغاتی را به موضوع مشارکت در انتخابات اختصاص داده بود. پیش از آن نیز در خرداد ۱۴۰۰ بخشی از سازه‌های تبلیغاتی پایتخت به این موضوع اختصاص داده شد.

مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران همواره تلاش کرده به عنوان بازوی فکری شهرداری، ایده‌ها و طرح‌های فکری را در حوزه‌های مختلف شهری برای مدیران شهری پیشنهاد دهد. دانش شهر حاضر با عنوان «آسیب شناسی فضای تبلیغات انتخابات در شهر تهران» به دنبال هر چه بهتر اجرا شدن این نوع برنامه هاست.

تبلیغات میدانی پدیده‌ای رایج در تبلیغات و کمپین‌های انتخاباتی در دنیاست و هنوز جایگزینی برای ارتباطات رو در رو در انتخابات وجود ندارد.

تحقیقات نشان می‌دهد تبلیغات محیطی یک نامزد باعث می‌شود رأی‌دهندگان او را جدی بگیرند. از طرف دیگر، تبلیغات میدانی باعث رساندن پیام انتخاباتی به رأی‌دهندگانی می‌شود که حضور چندانی در فضای مجازی و حتی رسانه‌های دیداری و شنیداری ندارند.

طبقات پایین، کارگران فصلی و افراد دیگری که به خاطر مشغله کاری یا فقر یا دلایل دیگر فرصت حضور در شبکه‌های مجازی یا پی‌گیری اخبار را ندارند، در معرض تبلیغات میدانی قرار می‌گیرند. از طرف دیگر امروزه، تلاش می‌شود با متحرک و متغیر کردن تبلیغات میدانی، میزان اثرگذاری آن‌ها بیشتر شود.

هم خودروها به صورت متحرک تبلیغ محیطی می‌کنند و هم بیلبوردها الکترونیکی بوده و محتوای آن‌ها به راحتی تغییر می‌کند. از سوی دیگر تلاش می‌شود تبلیغات میدانی به واسطه

روش‌های دیگر کمپین انتخاباتی و تبلیغات مورد حمایت قرار گیرد. به رغم ظهور فضای مجازی و انواع رسانه‌های بزرگ و کوچک، تبلیغات میدانی همچنان اهمیت خود را حفظ کرده است.

از این منظر کار شهرداری تهران در حفظ و تقویت تبلیغات میدانی در انتخابات قابل تقدیر است اما با عنایت به تحولات مختلف فناوری و نیز روش‌های کارزار انتخاباتی، می‌توان برخی ضعف‌ها و ایرادات را برطرف و این کار را در آینده با کیفیت بهتری ادامه داد.

مدیران شهری همواره تلاش کرده‌اند ضمن همکاری با نهادهای دیگر دولت در حوزه انتخابات فضای شهر را به گونه‌ای برای





تهران و مسأله مهاجرت، علل و آثار اقتصادی

به سوی مرکز سوق داده است.

این امر نه تنها بر تعادل جمعیتی کشور تأثیر گذاشته، بلکه سبب بروز چالش‌هایی نظیر بیکاری پنهان، گسترش سکونتگاه‌های غیررسمی، افزایش هزینه‌های زندگی و کاهش کیفیت خدمات عمومی در پایتخت شده است.

از سوی دیگر بررسی آثار اقتصادی مهاجرت در تهران نیازمند نگاهی نظام مند به شاخص‌های مختلفی نظیر تغییرات در بازار کار، قیمت مسکن، بهره‌وری شهری، نابرابری درآمدی و هزینه‌های عمومی شهری است. پژوهش‌های تطبیقی و مبتنی بر داده‌های آماری می‌توانند زمینه ساز درک عمیق تری از سازوکارهای مهاجرت و آثار آن بر پویایی اقتصادی کلان شهرها باشند به ویژه در شرایطی که کلان شهر تهران در تلاش برای دستیابی به سطحی مطلوب از رقابت پذیری جهانی زیست پذیری اجتماعی و پایداری اقتصادی است، تحلیل جامع و علمی از مهاجرت به عنوان یکی از متغیرهای کلیدی ضرورتی انکار ناپذیر به شمار می‌رود. این پژوهش با هدف تبیین علل و آثار اقتصادی مهاجرت به تهران تلاش دارد تصویری روشن از ابعاد مختلف این پدیده ارائه داده و زمینه‌ای برای سیاست گذاری مؤثر، متوازن و مبتنی بر شواهد فراهم کند.

مهاجرت به کلان شهرها به ویژه تهران به عنوان پایتخت سیاسی اقتصادی و فرهنگی ایران در دهه‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین چالش‌های توسعه شهری و منطقه‌ای تبدیل شده است. این پدیده که ریشه در نابرابری‌های ساختاری تمرکز امکانات و خدمات در مرکز کشور و کم برخورداری مناطق پیرامونی دارد، تأثیرات گسترده‌ای بر ساختار اقتصادی اجتماعی و فضایی شهر تهران برجای نهاده و به شکل گیری الگوهای ناپایدار رشد شهری انجامیده است.

تهران به عنوان مقصد اصلی جریان‌های مهاجرت داخلی همواره با فشار فزاینده‌ای بر منابع، زیر ساخت ها، بازار کار و خدمات عمومی مواجه بوده است؛ فشاری که در صورت عدم مدیریت هوشمندانه می‌تواند پایداری اقتصادی و زیست پذیری شهر را با تهدیدات جدی روبه‌رو کند.

شناخت دقیق و چندلایه از علل و پیامدهای اقتصادی مهاجرت به تهران مستلزم واکاوی در هم تنیدگی عوامل کلان اقتصادی سیاست‌های نابرابر توسعه جذابیت‌های شغلی و درآمدی کلان شهرها و فقدان فرصت‌های کافی در شهرهای مبدأ است.

در این میان تمرکز سرمایه گذاری اشتغال و خدمات در تهران موجب افزایش شکاف‌های منطقه‌ای شده و موج‌های مهاجرتی را





پایش زیست محیطی آلودگی هوا با استفاده از تصاویر ماهواره ای



آلودگی هوا یکی از معضلات زیست محیطی در شهر تهران است. روش های سنتی پایش آلودگی هوا که وابسته به ایستگاه های زمینی هستند، اغلب پوشش مکانی محدودی دارند و نگهداری از آنها پرهزینه و مستلزم نیروی انسانی است. در مقابل، روش های نوین مبتنی بر استفاده از تصاویر ماهواره ای، پوشش گسترده ای در برداشت اطلاعات داشته و نیاز به نیروی انسانی کمتر، صرف هزینه و زمان کم تر دارد؛ بنابراین، با استفاده از سامانه پایش زیست محیطی و الگوریتم های هوش مصنوعی می توان میزان آلودگی هوا را پایش بینی کرد و به تجزیه و تحلیل شاخص کیفیت هوا و شناسایی منابع آلودگی هوا پرداخت.

و درشت، اوزون، نیتروژن دی اکسید، سولفور دی اکسید و کربن مونوکسید در شهر تهران، توسعه داده شده است. از نکات برجسته این مدل، در نظر گرفتن عامل های هواشناسی ماهواره ای و متغیر های مکانی جهت افزایش دقت پایش بینی است. گزارش حاضر، اثربخشی روش های سنجش از دور و یادگیری ماشین را در پایش بینی سطح آلودگی هوا با دقت مطلوب و در سطح پژوهش های معتبر بین المللی نشان می دهد. نتایج حاکی از آن است که این رویکرد، یک ابزار ارزشمند برای پایش محیط زیست، بهداشت عمومی و برنامه ریزی شهری بوده و امکان تصمیم گیری آگاهانه تر جهت توسعه و جانمایی مکان ایستگاه های پایش زمینی آلودگی هوا را فراهم می کند.

همچنین به کمک تصاویر ماهواره ای، امکان بررسی نقاط بحرانی در سطح شهر در گذر زمانی (با مقیاس روزانه، ماهانه و سالانه) فراهم شده و با شناسایی این مناطق، برنامه ریزی های مدیریت شهری اعم از کاهش تردها، توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی و توسعه فضای سبز تسهیل می شود.

این سیاست نامه که استخراج شده از پروژه های با عنوان «پایش زیست محیطی آلودگی هوا با استفاده از تصاویر ماهواره ای» است، پتانسیل روش های سنجش از دور و یادگیری ماشین را برای رفع محدودیت های پایش زمینی و بهبود پایش بینی وضعیت کیفی هوا در شهر تهران بررسی کرده و بر لزوم به کارگیری این ابزار تأکید می کند. در این پژوهش، از جستجوگر گوگل، جهت استخراج داده های مورد نیاز برای بررسی آلودگی هوای شهر تهران استفاده شده است. همچنین با استفاده از فناوری سنجش از دور و استفاده از روش های هوش مصنوعی، میزان غلظت آلاینده های معیار شامل ذرات معلق، ازن، نیتروژن دی اکسید، سولفور دی اکسید و کربن مونوکسید در آینده پایش بینی و الگوریتم مناسبی برای پایش بینی روند حاضر ارائه می شود.

از این رو، با استفاده از داده های سنجش از دور مستخرج از محصولات ماهواره های P-Sentinel و ERA5 در بازه زمانی پنج ساله طی سال های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۴ مدل یادگیری ماشین به منظور پایش بینی غلظت آلاینده های معیار همچون ذرات معلق ریز



ضرورت ساماندهی سکونتگاه‌های روستایی در حریم تهران

سکونتگاه‌های روستایی در حریم تهران» اشاره کرد، این سیاست نامه هم برگرفته از نتایج همین نشست تخصصی است که در تاریخ ۳۰ اردیبهشت ماه ۱۴۰۴ با همکاری مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران و دانشگاه خوارزمی برگزار شد.

ساماندهی سکونتگاه‌های روستایی حریم تهران نیازمند اتخاذ رویکردی چند بعدی (زیست محیطی، اقتصادی و نهادی) است، همچنین ایجاد «نهاد هماهنگ کننده حریم تهران» با اختیارات فرابخشی و تدوین برنامه‌های عملیاتی کوتاه مدت و بلند مدت، گام کلیدی در این مسیر محسوب می شود.

در راستای مدیریت یکپارچه و هماهنگ مدیریت حریم شهر تهران، باید هر چه زودتر برنامه‌ای مدون و مشخص برای رفع تداخلات مرزی فی مابین شهرداری تهران و فرمانداری‌های تابعه تدوین شود؛ چراکه سودجویان می توانند از این تداخلات مرزی سوءاستفاده کرده و ساخت و سازهای غیرقانونی متعددی در حریم تهران به وجود آورند. با مرور متون و پیشینه موضوع به صورت نظری و همچنین تعمق در مصادیق، راه حل مناسب توجه جدی به سند آمایش سرزمینی است که در اهداف بنیادی خود تأکید بر زمینه سازی برای مهاجرت معکوس از استان به منظور تعادل بخشی به توزیع جمعیت متناسب با ظرفیت‌های زیستی دارد.

شهر تهران به عنوان مرکزیت سیاسی و اقتصادی کشور با مشکلات و معضلات گره خورده و متعددی مواجه شده است.

سکونتگاه‌های روستایی واقع در حریم تهران، تحت تأثیر گسترش شتابان کلانشهر، با چالش‌های متعددی از جمله ناپایداری اکولوژیک، نبود خدمات پایه، تداخل حقوق مالکیت و فشارهای ناشی از مهاجرت مواجه هستند.

در سال‌های اخیر، رشد غیرمنطقی و بی برنامه سکونتگاه‌های روستایی در محدوده حریم شهر تهران، به یکی از دغدغه‌های اصلی حوزه مدیریت شهری و روستایی تبدیل شده است. افزایش مهاجرت، توسعه ساخت و سازهای غیرمجاز، کاهش اراضی کشاورزی، فشار بر زیرساخت‌های موجود و نبود برنامه ریزی یکپارچه، باعث بروز چالش‌های متعدد در این سکونتگاه‌ها شده است. یافته‌ها نشان می دهد که رویکردهای یکپارچه نگری مدیریتی، تقویت اقتصاد محلی و بازتعریف حریم‌ها می تواند به کاهش نابرابری‌های فضایی منجر شود.

اخیراً با تقویت نگاه یکپارچه و کارشناسانه به مسائل موجود، یافتن راهکارهای قابل اجرا و کمک به بهبود سیاست گذاری‌ها و اقدامات مدیریت شهری و روستایی در محدوده حریم تهران مورد توجه مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران قرار گرفته، به طوریکه در همین راستا می توان به برگزاری نشست علمی - تخصصی «ساماندهی





اهمیت و ضرورت تیم واکنش سریع بازیابی روانی - اجتماعی در مدیریت بحران



ایجاد ساز و کارهای واکنش سریع با بهره گیری از چابکترین نیروهای انسانی، فناوری‌ها و تجهیزات مناسب در کوتاه‌ترین زمان پس از وقوع بحران‌ها، به کاهش آسیب‌های جبران ناپذیر کمک خواهد کرد.

نتایج مطالعات نظام مند نشان می‌دهد که ساختاری مجزا برای واکنش سریع بازیابی دیده نشده و هر آنچه مورد بحث قرار می‌گیرد در قالب تیم واکنش سریع است. در حال حاضر، تیم‌های واکنش سریع در ایران بیشتر بر امداد و نجات تأکید دارند و رویکردهای توانبخشی و بازیابی روانی - اجتماعی را دنبال نمی‌کنند.

مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که در

ساختار تیم‌های واکنش سریع ضرورت پرداختن به کارکردهای بازیابی جسمی - روانی - اجتماعی اهمیت زیادی دارد و بلافاصله پس از بحران لازم است تا امدادگران در این بخش‌ها نیز ورود کنند و خدمات مورد نظر را ارائه کنند.

اقدامات این تیم در ۵ مورد یعنی تأمین نیازهای زیستی، کاهش واکنش‌های روانی، ارزیابی اولیه و اطلاع رسانی، هماهنگی با سامانه جامع مدیریت خطرو پاسخگویی شفاف طبقه بندی می‌شود.

در مواجهه با پیامدهای بحران، تیم واکنش سریع با فرآیندهایی از قبیل ارزیابی، غربالگری، مداخلات سریع در محل و ارجاع به منابع مورد لزوم و مناسب می‌تواند به مدیریت شرایط بحران کمک قابل توجهی کند، علاوه بر این فرآیندها، دو بخش «زیرساختی» و «نتیجه» نیز در الگوی پیشنهادی مهم هستند.

زیرساخت‌ها با تأکید بر برنامه ریزی و سازماندهی پیش از بحران در آموزش، بانک‌های اطلاعاتی و ساختارهایی برای هماهنگی و وحدت بین بخشی در ارائه مطلوب و به موقع خدمات دیده شده اند. توجه به رویکردهای انسان گرایانه، عدالت محور، مشارکت محور و در نظر گرفتن ارزش‌های انسانی و مبتنی بر نقاط قوت در

فرآیند کار باید دیده شود.

در بخش نتیجه، ارتقاء تاب آوری در سطوح فرد، خانواده و جامعه از مهم‌ترین پیامدهای پیاده سازی فرآیند در بازیابی سریع است. حمایت‌های روانی - اجتماعی اولیه که در سطوح گسترده و در بستر جامعه و گروه‌های متعدد صورت می‌گیرد، باعث کاهش درد و رنج، استرس و اضطراب در بین افراد شده و متعاقباً به بالا رفتن امید و ارتباطات بهتر در سطح جامعه می‌انجامد.

در کنار آموزش‌ها و تمرکز بر راهبردهای مقابله سازگارانه، تاب آوری و توانمندی جامعه بالا رفته، طوری که نیاز به خدمات تخصصی کاهش می‌یابد. در اقدامات بازیابی تیم واکنش سریع توجه و تمرکز بر پیشگیری از آسیب مجدد و یا تشدید پیامد آسیب فعلی در بلندمدت است؛ لذا اعضای تیم در بازیابی جسمی - روانی - اجتماعی صرفاً به ارائه کمک‌های اولیه جسمی، روانی و اجتماعی پرداخته و برای آن دسته از افراد که برای بازیابی به خدمات تخصصی نیاز دارند و آسیب آن‌ها از طریق کمک‌های اولیه کاهش نیافته و احتمال تشدید آن نیز وجود دارد، از سیستم ارجاع به مراجع تخصصی خارج از تیم واکنش سریع استفاده می‌کنند.



مدیریت پایدار پسماند منسوجات در تهران؛ راهکارها و چالش ها

شهری تبدیل کرد.

براین اساس، شایسته است تا شهرداری تهران با همکاری سایر نهادهای ذی ربط، یک برنامه جامع و چند جانبه برای مدیریت پایدار پسماند منسوجات و پدهای بهداشتی تدوین و اجرا کند.

اهم محوره‌های پیشنهادی این برنامه شامل توسعه زیرساخت‌های جمع آوری و تفکیک از مبدأ، سرمایه گذاری در ایجاد کارخانه‌های پیشرفته بازیافت، اجرای پویش‌های آموزش و آگاهی رسانی به شهروندان، حمایت از کسب و کارهای نوآورانه فعال در این حوزه، تدوین و اجرای قوانین و مقررات تشویقی و ایجاد سامانه پایش و ارزیابی مستمر عملکرد برنامه می شود.

بدون شک، تخصیص منابع و اولویت لازم به این طرح، یکی از مهم‌ترین اقدامات راهبردی شهرداری تهران در مسیر توسعه پایدار و تحقق شهری سبز، هوشمند و تاب آور خواهد بود.

با عزم و اراده جدی مدیریت شهری و مشارکت فعالانه شهروندان، می توان به آینده‌ای امیدوار بود که در آن از پسماند منسوجات به عنوان یک منبع ارزشمند برای ایجاد ثروت و حفظ محیط زیست بهره برداری شود.

مدیریت پسماند منسوجات و پدهای بهداشتی در تهران از جمله مسائلی است که نیازمند توجه و ساماندهی بیشتر در سطح مدیریت شهری است.

گزارش حاضر با بررسی جامع وضعیت فعلی ایران و جهان، به تحلیل ابعاد مختلف این مسأله پرداخته و راهکارهای مؤثری برای مدیریت پایدار این پسماندها ارائه می دهد.

یافته‌های گزارش حاکی از آن است که علی رغم حجم بالای تولید پسماند منسوجات و پدهای بهداشتی در ایران و به ویژه کلانشهر تهران، زیرساخت‌های لازم برای جمع آوری، تفکیک و بازیافت این مواد وجود ندارد و بخش عمده آنها بدون طی فرآیندهای اصولی، در محل‌های دفن زباله انباشته شده یا سوزانده می شوند.

این رویه نادرست، علاوه بر هدررفت منابع ارزشمند، پیامدهای نامطلوب زیست محیطی و بهداشتی فراوانی را به دنبال دارد. همچنین، تحلیل تجربیات موفق کشورهای پیشرو در مدیریت پسماند منسوجات نشان می دهد که با اتخاذ رویکردهای نوآورانه و بهره گیری از ظرفیت‌های موجود، می توان این چالش را به فرصتی ارزشمند برای خلق ارزش افزوده، اشتغال زایی سبز و توسعه پایدار

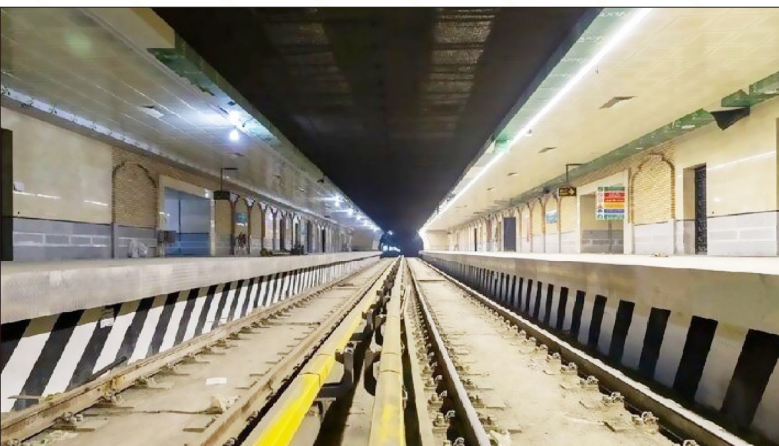




ملاحظات شناسایی شاخص‌های مناسب مکان یابی پناهگاه در مناطق شهری تهران

محور مکان یابی پیشنهادی بر اساس حداکثر بهره برداری و چند منظوره سازی

فضاهای زیرسطحی و روسطحی موجود مستعد جهت استفاده به عنوان فضای امن و پیشنهاد مناسب‌ترین موقعیت‌های مکانی برای احداث پناهگاه‌های جدید با ملاحظه شعاع‌های آسیب‌پذیری (به طور ویژه حرائم مراکز نظامی، گسل‌ها، رود دره‌ها و پهنه‌های فرونشست تهران)، جمعیت بهره‌بردار و سایر عوامل کالبدی و طبیعی تأثیرگذار



دسته سوم: ملاحظات کوتاه مدت عملیاتی؛ آماده سازی سریع فضاهایی با بیشترین پتانسیل بهره برداری به عنوان پناهگاه از منظر عمق، استحکام، دسترسی به مراکز مسکونی و جمعیتی، خدمات شهری و شبکه حمل و نقل و ذخیره سازی ملزومات اولیه جهت اسکان موقت و باکیفیت جمعیت در آنها

تجارب موفق جهانی و پیشینه پژوهش‌های انجام شده در این حوزه حاکی از آن است که اقدامات و ابتکارات گسترده و متنوعی برای تعیین معیارهای مکان یابی، برنامه ریزی، طراحی، اجرا و نگه داشت اقسام فضاهای پناهگاهی اعم از همگانی و اختصاصی، زیرسطحی، نیمه مدفون و روسطحی، تک منظوره و چند منظوره و مانند آن وجود دارد که می توان با شناسایی و ارزیابی آن متناسب با ویژگی‌های فضایی-کالبدی، عملکردی و طبیعی-محیطی مناطق و محلات شهر تهران و تنوع گروه‌ها و جمعیت هدف به توسعه شاخص‌های مکان یابی پناهگاه شهری در آن پرداخت.

موضوع تأمین پناهگاه جهت بهره برداری در شرایط اضطراری جنگی یکی از موضوعات مورد بحث در طی این دوره زمانی بود و عدم آمادگی شهر تهران در ارائه این زیرساخت خدماتی را بیش از پیش آشکار ساخت.

فضاهای شهری موجود جهت استفاده به عنوان پناهگاه ضرورتاً موضوعی وابسته به شرایط جنگ و مواضع دفاعی نیست و پاسخی مناسب برای طیف گسترده تری از وضعیت‌های بحرانی طبیعی و انسانی ساخت به‌شمار می‌رود.

از این رو، شهر تهران باید این امکان را داشته باشد تا در سریع‌ترین زمان ممکن به شبکه‌های بهینه و پاسخگو از پناهگاه‌ها دست یابد. در خصوص بهره برداری از تجهیزات شهری موجود (به طور ویژه ایستگاه‌های مترو) و آماده سازی آنها به عنوان پناهگاه، توجه به این نکته ضروری است که علی رغم بهینگی، توزیع مناسب و مطالعه شده در سطح شهر، به تناسب جمعیت بهره بردار و سرعت بالای این روش از تأمین فضای امن، ملاحظات و چالش‌های راهبردی، تاکتیکی و عملیاتی سختگیرانه‌ای برای آماده‌سازی این فضاها جهت اسکان موقت جمعیت و ارائه خدمات اولیه به شکل خودکفا وجود دارد

با توجه به سیاست نامه منتشر شده از سوی مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران با عنوان «ملاحظات شناسایی شاخص‌های مناسب مکان یابی پناهگاه در مناطق شهری تهران»، ضرورت اتخاذ اقدامات در هر سه مقطع کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت و در سه سطح عملیاتی و میدانی، تاکتیکی و میانبخشی و راهبردی و نهادی احساس می‌شود. برای این مبنا، می‌توان ملاحظات و شاخص‌های پیشنهادی برای مکان یابی بهینه پناهگاه‌های شهری را هم در سه سطح متناظر با این اقدامات دسته بندی کرد:

دسته اول: ملاحظات بلند مدت راهبردی؛ یکپارچه سازی توسعه فضاهای زیرسطحی به ویژه پناهگاه با سازمان فضایی و نظام پهنه بندی

پیشنهادی در قالب بازنگری‌های طرح‌های جامع و تفصیلی مبتنی بر توزیع متوازن مراکز جمعیتی و فعالیتی

دسته دوم: ملاحظات میان مدت تاکتیکی؛ ارائه مدل بهینه و محله



مدیریت جایگاه‌های سوخت متحرک برای عرضه بنزین در شرایط بحرانی

عمرانی را تأمین می‌کنند. تمامی عملیات تحت نظارت مرکز فرماندهی بحران انجام شده و ثبت دیجیتال، امکان پیگیری و مدیریت دقیق سوخت‌رسانی را فراهم می‌کند.

از منظر اجرایی، این سامانه بر پایه همکاری یکپارچه میان شهرداری تهران، سازمان مدیریت بحران، اورژانس، آتش‌نشانی، پلیس و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی طراحی شده است.

سامانه کنترل مرکزی، امکان نظارت لحظه‌ای، تحلیل عملکرد، شناسایی گلوگاه‌ها و تنظیم مأموریت‌های میدانی را به صورت زنده فراهم می‌آورد. آموزش اپراتورها، تدوین آیین‌نامه اجرایی و برگزاری مانورهای دوره‌ای هم از دیگر اقدامات کلیدی برای اطمینان از عملکرد موفق و پایدار سامانه است.

بر اساس گزارش اورژانس شهری، مطالعات بین‌المللی نشان می‌دهد که نبود سامانه سوخت‌رسانی انعطاف‌پذیر، باعث فلج شدن خدمات درمانی، امنیتی و جمع‌آوری زباله‌ها در ساعات اولیه بحران می‌شود. کشورهای موفق، مانند ایالات متحده، سوخت‌رسانی

سیار را تحت استاندارد NFPA ۳۰A و مقررات International Fire Code با الزامات ایمنی سختگیرانه و مجوزهای رسمی انجام می‌دهند. این استانداردها شامل فاصله‌های ایمنی، تجهیزات کنترل نشت و آتش، آموزش اپراتورها و نظارت مداوم بر عملیات است. بدون شک با اجرایی شدن این سامانه، تهران قادر خواهد بود در روزهای بحرانی، از جمله تهدیدات جنگ، حملات هوایی یا اختلال عمدی در شبکه انرژی، عملکرد ناوگان حیاتی خود را حفظ کند.

این اقدام نه تنها یک راهکار فنی، بلکه بخشی از استراتژی تاب‌آوری شهری و امنیت ملی پایتخت محسوب می‌شود و می‌تواند تضمین‌کننده استمرار خدمات حیاتی و ایمنی شهروندان در شرایط اضطراری باشد.

تجربه دفاع مقدس ۱۲ روزه و بحران‌های مشابه نشان داده که عملکرد ناوگان امدادی، خدماتی و امنیتی تهران در شرایط بحرانی همچون جنگ، زلزله یا اختلال در زیرساخت‌ها، نیازمند سامانه‌ای مستقل و مقاوم برای سوخت‌رسانی است.

توقف یا اختلال در شبکه توزیع سوخت شهری می‌تواند به سرعت خدمات حیاتی شهر را فلج کند. در پاسخ به این نیاز، کارگروه اقدام فوری نخبگانی طرح ایجاد سامانه سوخت‌رسانی سیار به ناوگان اضطراری تهران را در قالب گزارش اورژانس شهری طراحی و ارائه کرد.

این سامانه شامل ناوگان ویژه‌ای از خودروهای مجهز به مخازن دو جداره، سیستم‌های اطفای حریق، نازل‌های ضدنشت و تجهیزات کنترل دیجیتال سوخت‌گیری است.

خودروها با رعایت استانداردهای ایمنی، در نقاط از پیش تعیین‌شده یا به صورت سیار، سوخت خودروهای امدادی، آتش‌نشانی، پلیس، خدمات شهری، حمل زباله و ماشین‌آلات





پایش اورژانسی سلامت سازه‌های تهران پس از جنگ ۱۲ روزه

تحریک‌های محیطی نظیر ارتعاشات ناشی از ترافیک شهری برای ثبت پاسخ دینامیکی سازه‌ها استفاده می‌شود؛ روشی که امکان اجرا در شرایط بحرانی و بدون ایجاد اختلال در زندگی روزمره شهروندان را دارد. پاسخ‌های ثبت شده از طریق سنسورهایی که به صورت هدفمند در نقاط بحرانی سازه مانند ستون‌ها، تیرهای اصلی و اتصالات نصب می‌شوند، مورد تحلیل قرار می‌گیرند.

به گفته متخصصان، در این پایش از سنسورهای MEMS استفاده شده که علاوه بر مقاومت بالا در برابر شوک و ارتعاش، هزینه پایین و قابلیت نصب سریع دارند و برای شرایط اورژانسی بسیار مناسب هستند. داده‌های به دست آمده از این سنسورها با مدل‌های تحلیلی سازه مقایسه و از طریق به روزرسانی مدل‌های عددی، محل و شدت آسیب‌های احتمالی شناسایی شد.

نتایج این ارزیابی‌ها نقش کلیدی در تصمیم‌گیری فوری مدیران شهری و نهادهای مسئول خواهد داشت و می‌تواند از بروز حوادث ناگوار ثانویه جلوگیری کند. اجرای این طرح، گامی مؤثر در جهت افزایش ایمنی شهر، کاهش ریسک‌های ناشی از انفجار و مدیریت بهینه بحران در شرایط حساس کنونی ارزیابی می‌شود.

پس از انفجارهای رخ داده در جریان تهاجم خصمانه رژیم صهیونیستی در دوره دفاع مقدس ۱۲ روزه و آسیب دیدگی برخی نقاط شهری تهران، موضوع ارزیابی فوری ایمنی سازه‌های شهری به یکی از اولویت‌های اصلی در کارگروه «اقدام فوری نخبگانی» تبدیل شد.

بر همین اساس، طرح پایش اورژانسی سلامت سازه‌ها با هدف شناسایی سریع و دقیق میزان آسیب دیدگی ساختمان‌ها در مناطق تحت تأثیر انفجار از سوی دبیرخانه اورژانس شهری به اجرا درآمد، این پایش با رویکردی علمی و غیرمخرب، تلاش دارد در کوتاه‌ترین زمان ممکن، مبنای تصمیم‌گیری برای ایمن سازی، تعمیر، تقویت یا در صورت لزوم تخریب سازه‌ها را فراهم کند.

کارشناسان هشدار می‌دهند که در چنین شرایطی، خطر فقط به ساختمان‌های دارای تخریب ظاهری محدود نمی‌شود و بسیاری از سازه‌های به ظاهر سالم واقع در محدوده انفجار نیز ممکن است دچار آسیب‌های پنهان سازه‌ای شده باشند؛ آسیب‌هایی که در صورت بی توجهی می‌توانند جان شهروندان را تهدید کرده و خسارت‌های ثانویه گسترده‌ای به همراه داشته باشند.

در این فرآیند، به جای استفاده از روش‌های پرهزینه و زمان‌بر، از





شناسایی داروهای اثرگذار برای بیهوش کردن سگ‌های ولگرد

آن‌ها کندتر و غیرقابل پیش‌بینی است و ممکن است نیاز به مصرف تکراری داشته باشند. مزایای استفاده از روش‌های انسانی و علمی شامل جمع‌آوری ایمن حیوانات، کاهش تنش اجتماعی و انتقادهای مردمی، کاهش آسیب به نیروهای اجرایی، صرفه‌جویی در هزینه‌ها و منابع شهری و کاهش مصرف بی‌رویه دارو است.

همچنین، تدوین دستورالعمل‌های ناحیه‌ای با توجه به شرایط جغرافیایی مناطق مختلف تهران موجب افزایش اثربخشی عملیات و مدیریت پایدار جمعیت سگ‌های ولگرد می‌شود.

سوابق پژوهشی شهرداری تهران در این حوزه شامل پروژه‌های متعدد از جمله طراحی الگوی مواجهه با حیوانات خانگی و همراه با تأکید بر سگ‌ها و ارائه نقشه راه، ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی مقابله با حیوانات مودی و طرح جامع مدیریت و کنترل حیوانات خانگی و ولگرد است. این پژوهش‌ها پایه علمی و عملیاتی برای تدوین راهکارهای کنونی فراهم کرده‌اند. کارگروه بین‌بخشی شامل دامپزشکان، فعالان حقوق حیوانات و کارشناسان شهرداری کلید موفقیت اجرای این برنامه است. رعایت اصول اخلاقی، استفاده از روش‌های غیرخشونت‌آمیز و نظارت دقیق بر اجرای دستورالعمل‌ها، موجب جلب حمایت عمومی و کاهش اعتراضات اجتماعی می‌شود.

مدیریت جمعیت سگ‌های ولگرد یکی از چالش‌های مهم شهرداری تهران است که ابعاد بهداشتی، ایمنی، اجتماعی و اخلاقی دارد. به منظور پاسخ مؤثر، انسانی و پایدار به این مسأله، کارگروه اقدام فوری نخبگانی دستورالعملی چندبخشی و علمی برای مدیریت جمعیت سگ‌های ولگرد تدوین کرده است که هدف آن کاهش خطر برای شهروندان، حیوانات و نیروهای اجرایی است. بر اساس این گزارش در گام نخست، داروهای مورد استفاده برای بیهوشی سگ‌ها مورد بررسی دقیق قرار گرفتند. داروهای تزریقی شامل ترکیب کتامین و دیازپام، کتامین و زایلازین و همچنین مدت‌میدین و کتامین هستند.

ترکیب کتامین و دیازپام، با نسبت ۷۰ درصد کتامین و ۳۰ درصد دیازپام، برای سگ‌های نسبتاً آرام مناسب بوده و اثر سریع، کاهش اضطراب و آرامش عضلانی را فراهم می‌کند.

ترکیب کتامین و زایلازین برای حیوانات پرتحرک توصیه شده و شل‌کنندگی عضلات و کاهش رفلکس‌های دفاعی را به همراه دارد، در حالی که ترکیب مدت‌میدین و کتامین برای بیهوشی عمیق، تنها در شرایط کنترل شده و با حضور دامپزشک و داروی ضدپادزهر توصیه می‌شود. داروهای خوراکی مانند آسپرومازین و گاباپنتین نیز در مکان‌هایی مانند پارک‌ها یا مناطق پرجمعیت کاربرد دارند، اما تأثیر





نقش پمپ‌های خانگی در تشدید بار مصرفی و ناترازی برق در تهران

سناریوی دوم که الگوی اجرایی شهر اصفهان است، نصب پمپ و مخزن را تنها برای طبقات دوم به بالا در ساختمان‌های آپارتمانی الزامی می‌داند. در این حالت، تعداد پمپ‌های مورد نیاز به حدود ۱۰۷ میلیون واحد کاهش یافته و نسبت به سناریوی اول، حدود ۴۲ درصد کاهش در تعداد پمپ‌ها مشاهده می‌شود. با وجود بهبود نسبی، این سناریو همچنان بار قابل توجهی بر شبکه انرژی وارد می‌کند. در مقابل، سناریوی سوم که مبتنی بر تجربه شهر مشهد است، نصب پمپ و مخزن را صرفاً برای ساختمان‌های چهار طبقه و بلندمرتبه الزامی می‌کند. نتایج تحلیل‌ها نشان می‌دهد که این رویکرد می‌تواند مصرف انرژی ناشی از پمپ‌های آب خانگی را تا ۸۸ درصد نسبت به وضعیت موجود کاهش دهد و به عنوان گزینه‌ای بهینه، اجرایی و کم‌هزینه‌تر برای تهران مطرح شود.

این گزارش علاوه بر ابعاد فنی، پیامدهای اقتصادی و سازمانی را هم بررسی کرده و در همین راستا، مجموعه‌ای از راهکارهای یکپارچه را پیشنهاد داده که مهم‌ترین آن‌ها شامل تدوین و اجرای فوری «آیین‌نامه فنی نصب پمپ و مخزن ذخیره آب خانگی»، ممنوعیت قانونی اتصال مستقیم پمپ به شبکه آب، الزام نصب مخزن ذخیره با حجم استاندارد، تعریف استانداردهای حداقل بازده انرژی برای پمپ‌ها و طراحی بسته‌های تشویقی برای اصلاح سیستم‌های موجود است.

یکی از چالش‌های پیچیده و رو به گسترش زیرساختی در کلان‌شهر تهران در تقاطع دو حوزه حیاتی آب و انرژی قرار دارد و افت مزمن فشار در شبکه توزیع آب شهری طی سال‌های اخیر، شهروندان را به نصب گسترده پمپ‌های آب خانگی سوق داده است.

اگرچه این اقدام در کوتاه مدت مشکل دسترسی به آب را برای خانوارها برطرف می‌کند اما فقدان ضوابط فنی، نظارت مؤثر و هماهنگی نهادی، به ویژه رواج اتصال مستقیم پمپ‌ها به شبکه آب شهری، منجر به ایجاد یک بار مصرف پنهان و قابل توجه بر شبکه برق تهران شده و ناترازی انرژی را تشدید کرده است.

کارگروه اقدام فوری نخبگانی در گزارش اورژانس شهری با هدف ارائه راهکارهای عملیاتی برای کنترل مصرف انرژی، افزایش پایداری شبکه برق و تدوین استانداردهای فنی نصب تجهیزات آبرسانی خانگی، سه سناریوی سیاستی را مورد تحلیل فنی و اقتصادی قرار داده است.

سناریوی اول، فراگیری بی‌ضابطه نصب پمپ و مخزن در تمام واحدهای مسکونی (آپارتمانی و غیرآپارتمانی) را فرض می‌کند که منجر به نصب حدود ۲۰۹ میلیون پمپ در سطح شهر می‌شود. این سناریو پرهزینه‌ترین گزینه بوده و با تحمیل بیش از ۲۰۰۰ گیگاوات ساعت مصرف سالانه برق، بیشترین اتلاف انرژی و هزینه اقتصادی را به شبکه برق و شهروندان تحمیل می‌کند.





تهران و مهاجرت چالش شهری در سایه بحران

یکی از راهکارهای موثر، راهاندازی یک بانک اطلاعاتی جامع از مهاجران شهری است که امکان ثبت هویت، محل سکونت، مهارت‌های شغلی و سطح دسترسی به خدمات را فراهم کند. در کنار آن، اصلاح سازوکارهای نظارتی شهرداری و پایان به کارگیری غیرقانونی مهاجران توسط پیمانکاران شهری، می‌تواند به شفافیت، عدالت شغلی و بهبود کیفیت خدمات منجر شود.

در عین حال، واقعیت کمبود نیروی انسانی در برخی مشاغل خدمات شهری را نمی‌توان نادیده گرفت. صدور مجوزهای موقت و کنترل شده برای اشتغال مهاجران در این حوزه‌ها، همراه با بیمه و پایش مستمر، راه‌حلی واقع بینانه برای کاهش بازار کار زیرزمینی است.

از سوی دیگر، تدوین پروتکل‌های مشخص برای مدیریت جمعیت مهاجر در شرایط بحرانی، تهران را برای مواجهه با سناریوهای پیش‌بینی نشده آماده‌تر می‌کند. گزارش اورژانس شهری بر یک گزاره ساده اما کلیدی تأکید دارد: مهاجران، چه بخواهیم و چه نخواهیم، بخشی از واقعیت امروز تهران هستند. پرسش اصلی این نیست که «آیا باید با این مسئله برخورد کرد یا نه»، بلکه این است که چگونه می‌توان آن را به شکلی انسانی، قانونی و تاب‌آور مدیریت کرد؛ پاسخی که آینده زیست شهری تهران به آن گره خورده است.

در دهه‌های اخیر، تهران آرام آرام به یکی از پیچیده‌ترین میدان‌های مواجهه با مسأله مهاجرت در منطقه تبدیل شده است، حضور گسترده و روبه افزایش اتباع خارجی، به ویژه مهاجران افغانستانی، دیگر صرفاً یک آمار جمعیتی یا مسأله‌ای در حوزه خدمات شهری نیست؛ این حضور، نشانه‌ای از فشاری عمیق بر زیرساخت‌های شهر، نظم اجتماعی و سازوکارهای حکمرانی شهری است.

در لایه‌های پنهان شهر، هزاران مهاجر خارجی بدون قرارداد رسمی، بدون پوشش بیمه‌ای و اغلب بدون مجوز اقامت یا اشتغال، در قلب خدمات شهری تهران مشغول به کارند؛ از جمع‌آوری پسماند و نگهداشت فضای سبز گرفته تا پروژه‌های ساختمانی. این وضعیت، نوعی «زیست خاکستری» را شکل داده است.

مسأله مهاجرت در تهران را نه می‌توان با رویکردی صرفاً امنیتی حل و فصل کرد و نه با چشم پوشی و تساهل ساختاری، تجربه سال‌های اخیر نشان می‌دهد که هر دو رویکرد، در نهایت به تشدید بحران منجر شده‌اند. کارگروه اقدام فوری نخبگانی در گزارشی با عنوان چارچوب سیاستی شهرداری تهران در ساماندهی اتباع خارجی، مجموعه‌ای از راهکارهای گام به گام را پیش روی مدیریت شهری تهران قرار داده است.





روایت یک مداخله اورژانسی برای کنترل موش‌های پایتخت

محدود و نظارت شده از سموم مجاز اجرا می‌شود. یکی از نوآوری‌های این طرح اورژانسی، استفاده از سامانه‌های هوشمند پایش و کنترل نظیر تجهیزات پیشرفته فاضلابی است که ابتدا حضور موش را شناسایی کرده و سپس مداخله هدفمند را فعال می‌کنند. همچنین، با تحلیل داده‌های مکانی، گزارش‌های مردمی و اطلاعات مرتبط با پسماند و فاضلاب، نقشه دقیقی از مناطق بحرانی تهیه شده تا منابع و اقدامات در نقاط با اولویت بالا متمرکز شود. این برنامه بدون مشارکت اجتماعی موفق نخواهد بود، به همین جهت، تقویت نقش شهروندان از طریق آموزش، اطلاع رسانی گسترده، راه‌اندازی سامانه‌های هوشمند گزارش‌دهی و همکاری با سازمان‌های مردم‌نهاد، به عنوان رکن اصلی پایداری طرح در نظر گرفته شده است. در سطح کلان، تشکیل کمیته بین‌بخشی با مشارکت وزارت بهداشت، سازمان محیط زیست، شرکت آب و فاضلاب و مراکز علمی، هماهنگی ساختاری و نظارت یکپارچه را تضمین می‌کند. نتیجه مورد انتظار از این اقدام اورژانس شهری، نه تنها کاهش پایدار جمعیت موش‌ها، بلکه ارتقای سلامت محیطی، کاهش هزینه‌های درمانی، حفاظت از اکوسیستم شهری و بازسازی اعتماد عمومی به عملکرد مدیریت شهری تهران است.

در سال‌های اخیر، افزایش نگران‌کننده جمعیت موش‌ها به ویژه در زیرساخت‌های فاضلاب شهری تهران، لزوم یک اقدام اورژانسی در حوزه شهری را دوچندان کرده است.

حضور گسترده جوندگان در شبکه‌های زیرزمینی، علاوه بر تهدید سلامت شهروندان و افزایش خطر انتقال بیماری‌های مشترک انسان و حیوان، موجب کاهش کیفیت زندگی شهری و تضعیف اعتماد عمومی به مدیریت شهری شده است.

در پاسخ به این وضعیت، شهرداری تهران با رویکردی مبتنی بر مدیریت یکپارچه آفات شهری (IPM)، اقدام به طراحی یک برنامه جامع و بین‌بخشی برای کنترل پایدار جمعیت موش‌ها کرده است.

این برنامه به عنوان یک مداخله اورژانسی اما پایدار، بر تلفیق اقدامات پیشگیرانه بلندمدت و مداخلات فوری در کانون‌های بحرانی استوار است. در سطح پیشگیری، بهسازی شبکه‌های فاضلاب و انهار، مسدودسازی ورودی‌ها و شکاف‌های ساختمانی، مدیریت اصولی پسماند، پاکسازی نهرها و مسیل‌ها، و ارتقای آموزش عمومی شهروندان در دستور کار قرار گرفته است.

هم‌زمان، در شرایط پرخطر، مداخلات هدفمند شامل طعمه‌گذاری کنترل شده، استفاده از تله‌های مکانیکی و الکترونیکی و بهره‌گیری





الگوهای نوپدید مصرف دخانیات در سبک زندگی شهروندان تهرانی

نگرانی مضاعف این است که براساس اعلام دبیرکل جمعیت مبارزه با استعمال دخانیات ایران، ۱۵ تا ۱۶ درصد جوانانی که دخانیات مصرف می‌کنند، به دام اعتیاد می‌افتند. این تغییرالگو، تنها یک جایگزینی محصول نیست، بلکه نشان‌دهنده تحولی عمیق در معنای اجتماعی، زمینه‌های مصرف و انگیزه‌های پرداختن به دخانیات است.

شهرداری باید با ارتقای «مدیریت پیشگیری» به سطح معاونت مستقل، بخشی از هزینه‌ها را به برنامه‌های پیشگیرانه در محیط‌های آموزشی، محلات و کاری اختصاص دهد تا با سیاست‌گذاری کلان و تخصیص بودجه مشخص، از ورود شهروندان جدید به چرخه اعتیاد جلوگیری کند. همچنین شهرداری باید با ادغام یکپارچه این بخش در سازمان رفاه و خدمات اجتماعی، امکان طراحی بسته جامع مقابله با دخانیات را فراهم کند. این تمرکزگرایی سازمانی از پراکندگی جلوگیری کرده و بهره‌وری منابع را افزایش خواهد داد. سازمان فرهنگی هنری شهرداری تهران هم می‌تواند با تولید فیلم‌هایی با موضوع پیشگیری از دخانیات و مواد مخدر، یا گنجاندن نامحسوس این مفاهیم در داستان‌ها، پیام‌های پیشگیرانه را به شکل هنرمندانه‌ای به شهروندان انتقال دهد.

کلانشهر تهران شاهد ظهور و گسترش الگوهای نوپدید مصرف دخانیات در سبک زندگی بخشی از شهروندان خود است. پدیده‌ای که دیگر تنها در قالب سیگارهای سنتی بروز نمی‌کند، بلکه اشکالی از محصولات الکترونیکی را دربرمی‌گیرد که به‌طور فزاینده‌ای در مناسبات اجتماعی و فرهنگی جامعه شهری ادغام شده‌اند. این تغییر، فراتر از یک تحول در نوع محصول است و نشان از دگرگونی ژرف در هویت اجتماعی و انگیزه‌های فردی برای روی آوردن به دخانیات دارد. در این گزارش، چند راهبرد مدیریتی همچون تغییر رویکرد از اقدامات مقطعی به پیشگیری پایدار، یکپارچه‌سازی و تقویت ساختارهای مرتبط با دخانیات و بهره‌گیری هدفمند از ظرفیت‌های فرهنگی و هنری برای فرهنگ‌سازی ارائه شده است. این راهبردها به‌صورت یکپارچه می‌تواند زمینه‌ساز تحولی اساسی در مدیریت و پایش پدیده مصرف نوپدید دخانیات در کلانشهر تهران باشد.

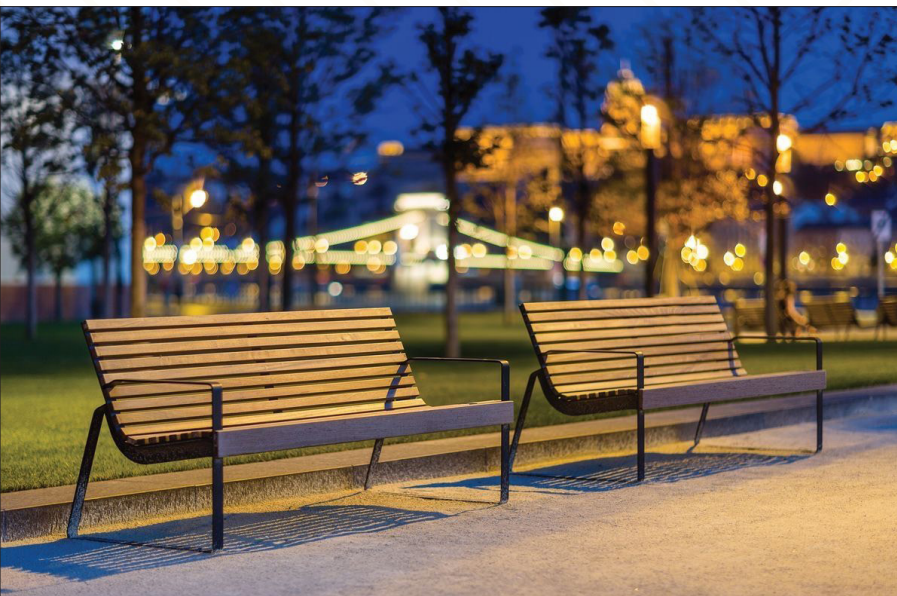
در گذشته، مصرف دخانیات عمدتاً محدود به سیگار و قلیان بود، اما امروزه محصولات جدیدی مانند سیگارهای الکترونیک و محصولات گرم‌شده تنها کو ظهور یافته که با جذابیت‌های ظاهری و باورهای اشتباه درباره کاهش آسیب، به‌ویژه در بین نسل جوان، رایج شده‌اند.





جایگاه فراموش شده نور و مبلمان شهری

تحلیلی تطبیقی برای بازنگری سیاست‌های توسعه تهران



تهران طی حدود یک دهه گذشته، زیر سایه غلبه پروژه‌های عمرانی و زیرساختی، عملاً از توجه به کیفیت فضای عمومی و دو مؤلفه بنیادین آن یعنی نور و مبلمان شهری بازمانده است. این غفلت در حالی رخ داده که زندگی روزمره و شبانه شهروندان به طور مستقیم با همین عناصر شکل می‌گیرد و کیفیت ادراک شده امنیت، آرامش، حضورپذیری و عدالت فضایی تا حد قابل توجهی به آنها وابسته شده است.

در دو سال اخیر، بحران انرژی نیز این وضعیت را تشدید کرده؛ کاهش روشنایی معابر با هدف صرفه جویی، شهرهای تهران را تاریک‌تر کرده است، در حالی که نور شهری یک کالای عمومی و امنیتی است و کاهش آن

نه با اصول ایمنی سازگار است و نه با استانداردهای مدیریت شبانه شهر. همزمان، مبلمان شهری هم به دلیل فرسودگی، ناهمگونی، جانمایی نامتوازن و عدم انطباق با الگوهای حضور و استفاده امروز شهروندان، کارکرد پاسخگویی به نیازهای پایه‌ای فعالیت و توقف در فضاهای عمومی را از دست داده است. تحلیل وضع موجود هم حکایت از این دارد که کیفیت نورپردازی و مبلمان در مناطق مختلف تهران با نابرابری جدی همراه است.

مناطق مرکزی، جنوبی و بافت‌های فرسوده از کم نوری، فرسودگی تجهیزات، آشفتگی بصری و ضعف نگهداشت رنج می‌برند، در حالی که برخی مناطق برخوردار، استانداردهای بالاتری را تجربه می‌کنند.

نبود یک سند بالادست واحد، فقدان استانداردهای به روز برای طراحی و جانمایی و نبود انسجام نهادی میان بخش‌های مسئول باعث شده مداخلات نور و مبلمان به صورت جزیره‌ای، کوتاه مدت و بدون پیوند با نیازهای واقعی شهر انجام شود.

تجارب جهانی نشان می‌دهد شهرهایی مانند لندن، سئول و کپنهاگ طی دهه اخیر نور و مبلمان را فراتر از عناصر کالبدی، به عنوان زیرساخت اجتماعی، امنیتی و هویتی تعریف کرده‌اند. آنها

با استانداردهای روشن، مدیریت یکپارچه، استفاده از فناوری‌های کم مصرف و نظام نگهداشت منظم توانسته‌اند هم مصرف انرژی را کنترل کنند و هم کیفیت زیست شهری را ارتقا دهند.

این تجربه‌ها ثابت می‌کند که «صرفه جویی در انرژی» از مسیر کاهش نور شهری حاصل نمی‌شود، بلکه با به روزرسانی فناوری، تنظیم شدت روشنایی و شبکه هوشمند قابل تحقق است.

با توجه به وضعیت موجود و فرصت پیشرو برای تدوین برنامه پنجم، توصیه کلیدی آن است که نور و مبلمان شهری به عنوان یک حکم الزام آور در متن برنامه وارد شود. حکمی که چارچوب مداخلات در فضای عمومی را یکپارچه و قابل پایش می‌کند.

ذیل این حکم، تدوین یک سند سیاستی واحد برای نور، مبلمان و کیفیت فضای عمومی ضروری است. سندی که استانداردها، اولویت‌ها و شاخص‌های سنجش پذیر را تعیین کند. در حوزه نور، تعریف شاخص‌های حداقلی روشنایی معابر، حذف نقاط تاریک، مدیریت هوشمند شدت نور و کاهش مصرف انرژی بدون آسیب به ایمنی ضروری است. در حوزه مبلمان، شاخص‌هایی مانند دوام، تناسب پذیری، دسترس پذیری، انسجام بصری و الزامات نگهداشت باید مبنای عمل قرار گیرد.



تحلیلی تطبیقی برای بازنگری سیاست‌های توسعه تهران

مرکزی، جنوبی و بافت‌های فرسوده از کم‌نوری، فرسودگی تجهیزات، آشفستگی بصری و ضعف نگهداشت رنج می‌برند، در حالی که برخی مناطق برخوردار، استانداردهای بالاتری را تجربه می‌کنند. نبود یک سند بالادست واحد، فقدان استانداردهای به‌روز برای طراحی و جانمایی و نبود انسجام نهادی میان بخش‌های مسئول، باعث شده مداخلات نورو مبلمان به‌صورت جزیره‌ای، کوتاه‌مدت و بدون پیوند با نیازهای واقعی شهر انجام شود.

تجارب جهانی نشان می‌دهد شهرهایی مانند لندن، سنئول و کپنهاگ طی دهه اخیر نورو مبلمان را فراتر از عناصر کالبدی، به‌عنوان زیرساخت اجتماعی، امنیتی و هویتی تعریف کرده‌اند. آن‌ها با استانداردهای روشن، مدیریت یکپارچه، استفاده از فناوری‌های کم‌مصرف و نظام نگهداشت منظم، توانسته‌اند هم مصرف انرژی را کنترل کنند و هم کیفیت زیست شهری را ارتقا دهند. این تجربه‌ها ثابت می‌کند که «صرفه‌جویی در انرژی» از مسیر کاهش نور شهری حاصل نمی‌شود، بلکه با به‌روزرسانی فناوری، تنظیم شدت روشنایی و شبکه هوشمند قابل تحقق است. با توجه به وضعیت موجود و فرصت پیش رو برای تدوین برنامه پنجم، توصیه کلیدی آن است که نور و مبلمان شهری به‌عنوان یک حکم الزام‌آور در متن برنامه وارد شود. حکمی که چارچوب مداخلات در فضای عمومی را یکپارچه و قابل پایش می‌کند. ذیل این حکم، تدوین یک سند سیاستی واحد برای نور، مبلمان و کیفیت فضای عمومی ضروری است. سندی که استانداردها، اولویت‌ها و شاخص‌های سنجش‌پذیر را تعیین کند. در حوزه نور، تعریف شاخص‌های حداقلی روشنایی معابر، حذف نقاط تاریک، مدیریت هوشمند شدت نور و کاهش مصرف انرژی بدون آسیب به ایمنی ضروری است. در حوزه مبلمان، شاخص‌هایی مانند دوام، تناسب‌پذیری، دسترس‌پذیری، انسجام بصری و الزامات نگهداشت باید مبنای عمل قرار گیرد.

تهران طی حدود یک دهه گذشته، زیرسایه غلبه پروژه‌های عمرانی و زیرساختی، عملاً از توجه به کیفیت فضای عمومی و دو مؤلفه بنیادین آن یعنی نورو مبلمان شهری بازمانده است. این غفلت در حالی رخ داده که زندگی روزمره و شبانه شهروندان به‌طور مستقیم با همین عناصر شکل می‌گیرد و کیفیت ادراک‌شده امنیت، آرامش، حضورپذیری و عدالت فضایی تا حد قابل توجهی به آن‌ها وابسته شده است.

در دو سال اخیر، بحران انرژی نیز این وضعیت را تشدید کرده؛ کاهش روشنایی معابر با هدف صرفه‌جویی، شب‌های تهران را تاریک‌تر کرده است، در حالی که نور شهری یک کالای عمومی و امنیتی است و کاهش آن نه با اصول ایمنی سازگار است و نه با استانداردهای مدیریت شبانه شهر. همزمان، مبلمان شهری هم به دلیل فرسودگی، ناهمگونی، جانمایی نامتوازن و عدم انطباق با الگوهای حضور و استفاده امروز شهروندان، کارکرد پاسخگویی به نیازهای پایه‌ای فعالیت و توقف در فضاهای عمومی را از دست داده است.

تحلیل وضع موجود هم حکایت از این دارد که کیفیت نورپردازی و مبلمان در مناطق مختلف تهران با نابرابری جدی همراه است. مناطق





گردشگری شهر تهران اولویت‌بندی راهکارهای کوتاه‌مدت و اثرگذار

قابل توجهی از منابع فیزیکی، فرهنگی و رسانه‌ای شهرداری تهران بدون بهره‌برداری مؤثر باقی بماند.

در غیاب چنین برنامه‌ای، پیامدهای منفی متعددی همچون کاهش سهم تهران از گردشگران ورودی، نبود درآمد پایدار در حوزه گردشگری شهری، فرسایش ارزش واقعی فضاهای گردشگری، کاهش مشارکت فرهنگی شهروندان و گسست میان جاذبه‌های گردشگری و زیست روزمره شهروندان ظاهر شده است. این روند، نه تنها فرصت‌های اقتصادی شهر را هدر می‌دهد، بلکه به تضعیف سبک زندگی شهری و کاهش تعلق خاطر ساکنان به هویت تاریخی و فرهنگی تهران می‌انجامد. در همین راستا، مدیریت شهری باید نقش راهبردی و فعال خود را در تدوین و اجرای یک برنامه جامع و یکپارچه گردشگری ایفا کند. مدیریت شهری تهران با در اختیار داشتن مجموعه‌ای از ظرفیت‌های نمادین مانند برج میلاد، باغ موزه‌ها و اماکن تاریخی، این امکان را دارد که با روایت‌سازی خلاقانه، بازآفرینی محتوایی و توسعه زیرساخت‌های متناسب، گردشگری را به یکی از محورهای اصلی حکمرانی فرهنگی و اقتصادی شهر تبدیل کند. ورود جدی شهرداری به این حوزه و تدوین یک برنامه جامع گردشگری، نه تنها ضرورتی اقتصادی و فرهنگی است، بلکه گامی کلیدی برای احیای جایگاه تهران در سطح ملی و منطقه‌ای محسوب می‌شود.

گردشگری شهری به‌عنوان محوری کلیدی در توسعه پایدار کلانشهرها، توانایی تقویت اقتصاد، فرهنگ و هویت شهری را داراست. تهران با برخورداری از گنجینه‌ای منحصر به فرد از موزه‌ها، بناهای تاریخی و فضاهای شهری مانند برج میلاد، از پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به قطب گردشگری فرهنگی برخوردار است. با این وجود، فقدان یک برنامه جامع و یکپارچه گردشگری موجب شده تا این ظرفیت‌ها عمدتاً بدون استفاده بمانند.

این گزارش با هدف ارائه راهکارهای فوری و عملی برای خروج از این وضعیت تدوین شده است. در ادامه، پس از واکاوی چالش‌های پیش رو از جمله نبود نظام مدیریت یکپارچه، روایت فرهنگی منسجم و تحلیل دقیق از نیاز گردشگران، راه‌حل‌های کاربردی و اثرگذاری پیشنهاد می‌شود که اجرای سریع آن‌ها می‌تواند به بهره‌برداری بهینه از منابع و زیرساخت‌های موجود منجر شده و تهران را در مسیر تبدیل شدن به یک مقصد برتر گردشگری هدایت کند.

نبود یا ضعف برنامه جامع گردشگری در تهران، موجب شده این ظرفیت‌های ارزشمند تا حد زیادی مغفول بمانند. همچنین فقدان یک نقشه راه مدون و مبتنی بر روایت فرهنگی و هویت تاریخی شهر، نبود نظام مدیریت یکپارچه در حوزه گردشگری شهری و تحلیل نادرست از نیازها و انتظارات گردشگران داخلی و خارجی، موجب شده تا بخش



تدوین دستورالعمل‌های طراحی مقاوم: الزامات کالبدی بازآفرینی بافت‌های تاریخی در شرایط غیرمتعارف جنگی

شناسایی و راه‌های پر کردن آن‌ها، از جمله الحاق بندهای مرتبط به قوانین موجود یا تهیه دستورالعمل‌های میان‌بخشی، ارائه می‌شود. هدف این گزارش، تسهیل تصمیم‌گیری مدیران شهرداری و سیاست‌گذاران شهری است. مبنای آن، ادغام اصول حفاظت میراث و تاب‌آوری کالبدی در مواجهه با تهدیدات نظامی است. روش تحقیق شامل تحلیل رویکردهای جهانی و مطالعه موردی شهرهای درگیر بحران مانند حلب و بیروت است. نتایج نشان می‌دهد که تلفیق لایه‌های سیاست‌گذاری، سازماندهی اجرایی و مشارکت مردمی، کلید موفقیت است.

در زمان وقوع بحران‌هایی همچون جنگ، بافت‌های تاریخی شهرها به دلیل ویژگی‌های خاصشان آسیب‌پذیری بالایی دارند. سازه‌های خشتی، آجری و چوبی که اغلب بیش از هفتاد سال قدمت دارند، بیش از سایر گونه‌های معماری در معرض فرسودگی و خسارت‌های جدی هستند. تراکم بالای جمعیتی در این مناطق و وجود معابر باریک، روند امداد رسانی و مدیریت بحران را به شدت دشوار می‌سازد؛ به‌ویژه اگر شبکه‌های امدادی و سامانه‌های دفع بحران کارآمد نباشند، ابعاد و وخامت خسارات افزایش پیدا می‌کند. با توجه به یافته‌های این گزارش، چهار محور کلیدی یعنی انسجام قانونی، تاب‌آوری کالبدی، سامانه مدیریت یکپارچه و تأمین مالی پایدار، برای تضمین پایداری بافت‌های تاریخی تهران در شرایط جنگی ضروری است. هدف نهایی، تدوین «سند راهبردی پدافند غیرعامل میراثی تهران» در شورای عالی شهرسازی با همکاری تمام ذی‌نفعان تا پایان ۱۴۰۴ است.

حفاظت و احیای بافت تاریخی تهران در شرایط جنگی و بحرانی، چالشی حیاتی برای مدیران شهری است. این گزارش با تمرکز بر ناحیه تاریخی پایتخت و تجربه جنگ ۱۲ روزه اخیر، دستورالعمل‌های کلی و عملیاتی موردنیاز برای طراحی مقاوم در بافت‌های تاریخی را بررسی می‌کند.

در سطح کلان، بر لزوم هماهنگی میان دستگاه‌های متولی (وزارت میراث فرهنگی، شهرداری، وزارت راه و شهرسازی و پدافند غیرعامل) تأکید می‌شود و الزامات قانونی موجود مانند «قانون حمایت از مرمت و احیای بافت‌های تاریخی» و مباحث پدافند غیرعامل ساختمان (مبحث ۲۱ مقررات ملی) معرفی می‌شوند. در سطح خرد، مواردی همچون به‌کارگیری اصول پدافند در طراحی معماری (شکل‌دهی ساختمان به گونه‌ای که انسداد مسیرها را کاهش دهد، به‌کارگیری مصالح ایمن و...) و تمهیدات بهره‌برداری اضطراری بیان می‌شوند.

خلا‌های قانونی نظیر عدم شفافیت در ضوابط خاص شرایط جنگی





بررسی مشارکت زنان در تقویت تاب‌آوری ملی طی جنگ ۱۲ روزه

استفاده کارآمد از آن، موجب خواهد شد در زمان بحران و بعد از آن، جامعه از تاب‌آوری لازم بهره‌مند باشد. در شرایطی که جامعه از تاب‌آوری برخوردار باشد، در بحران‌های اجتماعی توانایی مقابله، سازگاری و در ادامه بازیابی را خواهد داشت.

شهرداری‌ها به‌عنوان یک سازمان عمومی غیردولتی که مسئولیت‌های اجرایی بسیار زیادی در سطح شهرداری و همچنین در ارتباط مستقیم با مناطق و محلات شهری هستند، می‌توانند از ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل خود در تقویت مشارکت زنان در پشتیبانی اجتماعی و تاب‌آوری ملی در دوران جنگ استفاده کنند. ایجاد سازوکارهای مشارکتی، شناسایی زنان فعال هر محله و ارتباط‌گیری با آن‌ها، برگزاری دوره‌های تاب‌آوری روانی، امدادی، اجتماعی، نحوه مدیریت خانه و خانواده، نحوه رفتار با سالمندان و کودکان و افراد آسیب‌دیده در فضاهای شهری همچون سرای محلات، بوستان‌ها و فرهنگ‌سراها، تولید محتوا از روایت‌های زنانه در مورد تاب‌آوری اجتماعی و ... از جمله اقداماتی است که شهرداری می‌تواند آن‌ها را انجام دهد.

تحلیل رخداد دفاع مقدس ۱۲ روزه در برابر رژیم غاصب صهیونیستی، گواهی بر وجود تاب‌آوری در بافت اجتماعی و حکمرانی ایران است. این تاب‌آوری که ریشه در تجارب تاریخی و سرمایه اجتماعی عمیق ملت ایران دارد، در مواجهه با این تهدید ناگهانی به‌خوبی فعال شد. باید توجه داشت به دلیل پیامدهای امنیتی، اقتصادی و اجتماعی که شرایط بحرانی نظیر جنگ در جامعه ایجاد می‌کنند، تداوم زندگی افراد با چالش‌های اساسی مواجه و بخش رسمی درگیر بار مسئولیت‌های امنیتی، نظامی و زیرساختی بسیاری می‌شود. در چنین موقعیتی، جامعه‌ای که در آن مردم و نهادهای غیررسمی و مردمی از تاب‌آوری لازم برخوردار باشند و بتوانند از پس بحران‌ها در مواقعی که نهادهای رسمی درگیر مسائل بزرگ‌تری هستند یا در ارائه برخی خدمات دچار مشکل هستند برآیند، می‌تواند بحران‌ها را بهتر تحمل کرده و از آن‌ها گذر کند. چنین جامعه‌ای تاب‌آور خواهد بود و جامعه تاب‌آور می‌تواند عملکرد خود را در دوران چالش‌ها حفظ کرده و زمان بازیابی از بحران‌ها را به حداقل برساند.

اقتشار مختلف با توجه به ظرفیت‌های خود در تاب‌آوری جامعه

مؤثر هستند. البته در این بین زنان عموماً نادیده گرفته می‌شوند و به‌عنوان قربانیان شرایط دشوار و جنگ شناخته می‌شوند، در حالی که زنان به‌عنوان نیروی انسانی که عموماً در نقش‌های مراقبتی فعال هستند، می‌توانند حافظ و تداوم‌بخش پیوندهای اجتماعی باشند و نقش بی‌بدیلی در پشتیبانی اجتماعی، روانی، عاطفی و اطلاعاتی از جامعه و اعضای جامعه بر عهده داشته باشند.

با توجه به این امر، در گزارش حاضر تلاش شده است از ظرفیت‌های زنان در راستای تاب‌آوری اجتماعی و ملی، ارتقای حمایت‌های روانی و اجتماعی، بهبود سرمایه اجتماعی جامعه و شبکه‌های همیاری استفاده شود. وجود چنین ظرفیت‌هایی و





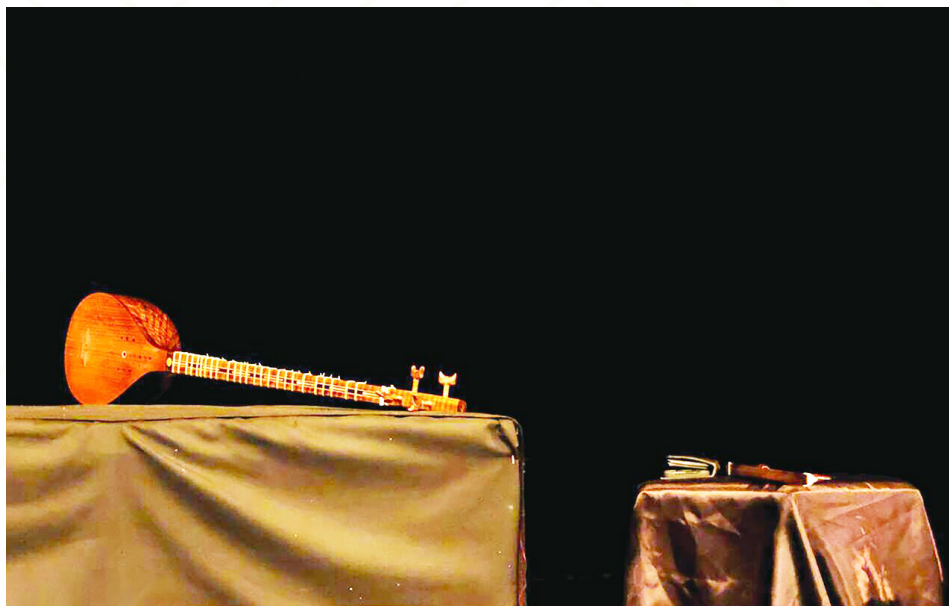
سنجش ذائقه موسیقایی شهروندان شهر تهران؛ بانگاهی به کنسرت‌های خیابانی

ایرانی در طی هفته، ۳۰.۱ درصد از شهروندان به میزان زیاد، ۲۳.۱ درصد به میزان کم و ۲۷.۵ درصد اصلاً گوش نمی‌دهند. در خصوص موسیقی محلی و اقوام، ۲۹.۱ درصد به میزان کم، ۱۹.۳ درصد به میزان زیاد و ۳۰.۹ درصد در طول هفته به آن گوش نمی‌دهند. در زمینه موسیقی پاپ خارجی طی هفته، ۲۹.۶ درصد به میزان کم، ۲۰.۲ درصد به میزان زیاد و ۳۰.۳ درصد گوش نمی‌دهند. همچنین ۲۷.۲ درصد به میزان کم، ۱۵.۹ درصد به میزان زیاد در طول هفته به موسیقی رپ یا هیپ‌هاپ خارجی در طول هفته گوش می‌دهند، و ۴۰.۶ درصد گوش نمی‌دهند. ۵۷.۸ درصد به موسیقی انگلیسی، ۲۰.۷ درصد به موسیقی ترکی و ۱۶.۲ درصد به موسیقی عربی گوش می‌دهند؛ ضمن اینکه ۱۵.۳ درصد به موسیقی‌های خارجی گوش نمی‌دهند.

۷۷/۷ درصد شهروندان موافق برگزاری کنسرت‌های خیابانی توسط شهرداری تهران هستند، ۶/۷ درصد مخالف و ۱۵/۶ درصد تا حدی موافق انجام این فعالیت توسط شهرداری تهران هستند. ۵۳/۱ درصد شهروندان در جُنگ‌های شهری همراه با اجرای موسیقی شرکت نکرده‌اند و ۴۶/۹ درصد در این برنامه‌ها مشارکت داشته‌اند. در صورت برگزاری کنسرت خیابانی در شهر تهران اولویت اول شهروندان تهرانی در مورد خواننده کنسرت محسن چاوشی است. ۳۳/۲ درصد شهروندان میدان آزادی را به عنوان بهترین مکان برگزاری کنسرت

خیابانی در شهر تهران انتخاب کردند، ۲۰/۹ درصد دریاچه چیتگر و ۲۰/۷ درصد ورزشگاه آزادی را برای برگزاری کنسرت خیابانی در شهر تهران مناسب دانستند، ۱۲/۳ درصد پارک‌های محلی، ۴/۹ درصد میدان امام حسین (ع) و ۴/۱ درصد سالن ۱۲ هزار نفری را به عنوان بهترین مکان برگزاری کنسرت خیابانی در شهر تهران انتخاب کردند. در صورت برگزاری کنسرت خیابانی، ۴۱.۱ درصد شهروندان اظهار کرده‌اند که قطعاً شرکت خواهند کرد، ۴۶.۸ درصد احتمالاً شرکت میکنند، ۷/۲ درصد احتمالاً در کنسرت شرکت نمی‌کنند و ۵ درصد قطعاً در این رویداد هنری شرکت نخواهند کرد.

نظرسنجی حاضر با هدف سنجش ذائقه موسیقایی شهروندان تهرانی با نگاهی به کنسرت‌های خیابانی انجام شد. جامعه آماری شامل کلیه شهروندان بالای ۱۸ سال شهر تهران بود که برای دستیابی به نتایج معتبر، ۶۹۹ نفر به عنوان نمونه انتخاب شدند. گردآوری داده‌ها از ۲۰ مهر تا ۵ آبان ماه ۱۴۰۴ به صورت میدانی انجام شد. یافته‌ها نشان داد که در زمینه میزان وقت آزاد در طول هفته ۴۸/۷ درصد از پاسخگویان بیش از ۲۰ ساعت در هفته ۱۶/۴ درصد ۱۱ تا ۱۵ ساعت و ۱۴/۳ درصد افراد نیز ۶ تا ۱۰ ساعت در هفته وقت آزاد دارند. ۴۸/۸ درصد از



پاسخگویان، ۱ تا ۵ ساعت در هفته موسیقی گوش می‌دهند. همچنین ۲۱/۱ درصد ۶ تا ۱۰ ساعت و ۱۶/۷ درصد افراد نیز بیش از ۲۰ ساعت در هفته موسیقی گوش می‌دهند. ۲۱.۱ درصد از شهروندان به میزان زیاد، ۳۸.۵ درصد کم، ۱۶ درصد به میزان متوسط به موسیقی سنتی ایرانی گوش می‌دهند و ۲۴.۳ درصد نیز به این سبک موسیقی گوش نمی‌دهند. در زمینه موسیقی پاپ ایرانی، ۳۴.۹ درصد از شهروندان به میزان زیاد، ۲۷.۶ درصد به میزان کم در طول هفته این نوع سبک موسیقی گوش می‌دهند و ۱۲.۴ درصد به موسیقی پاپ ایرانی گوش نمی‌دهند. در زمینه میزان گوش دادن به موسیقی رپ یا هیپ‌هاپ



بررسی تحلیلی نگرش شهروندان شهر تهران نسبت به تجمعات شبانه در جنگ تحمیلی سوم

را تا زمان پیروزی کامل نیروهای مسلح اذعان نمودند. ۲۲/۸ درصد تا زمان اعلام رهبانقلاب و ۱۹/۶ درصد نیز معتقدند بهتر است این تجمعات شبانه ادامه پیدا نکند. در میان افرادی که در تجمعات شبانه شرکت داشته‌اند، ۶۰/۲۶ درصد با واگذاری یا کاهش توان هسته‌ای موافق هستند و ۴۰/۷۳ درصد مخالفند. در مقابل، در میان افرادی که هرگز در تجمعات شرکت نکرده‌اند، ۴۶ درصد با واگذاری یا کاهش توان هسته‌ای موافق هستند و ۵۴ درصد مخالفند. همچنین در میان افرادی که در تجمعات شبانه شرکت داشته‌اند، ۳۰/۳۴ درصد با بازکردن تنگه هرگز موافق هستند و ۶۵ درصد مخالفند. در مقابل، در میان افرادی که هرگز در تجمعات شرکت نکرده‌اند، ۵۱ درصد با بازکردن تنگه هرگز موافق هستند و ۴۹ درصد مخالفند. از سوی دیگر در میان افرادی که در تجمعات شبانه شرکت داشته‌اند، ۷۰/۹ درصد با محدود کردن توان موشکی موافق هستند و ۳۰/۹۰ درصد مخالفند. در مقابل، در میان افرادی که هرگز در تجمعات شرکت نکرده‌اند، ۳۸ درصد با محدود کردن توان موشکی موافق هستند و ۶۱ درصد مخالفند. در نهایت شرکت کنندگان در تجمعات شبانه به طور معناداری بیشتر (۵۹/۵ درصد) از افرادی که در تجمعات شرکت نکردند، محتوای برنامه‌ها را متناسب با سلائق همه اعضای جامعه می‌دانند.

نظرسنجی حاضر با هدف بررسی نگرش شهروندان شهر تهران نسبت به حضور در تجمعات شبانه در جنگ تحمیلی سوم، انجام شده است. جامعه آماری شامل شهروندان ۱۵ سال به بالای تهران و حجم نمونه ۷۰۵ نفر است که داده‌ها در ۲۴ تا ۲۷ فروردین ۱۴۰۵ به شیوه تلفنی گردآوری شده‌اند. یافته‌ها نشان داد که:

۹۰/۳۸ درصد پاسخگویان در تجمعات شبانه شرکت داشته‌اند و ۱۰/۶۱ درصد شرکت نکرده‌اند. از بین پاسخگویانی که در تاکنون در تجمعات شبانه شرکت داشته‌اند، ۳۵/۵ درصد از پاسخگویان هفت‌های یک یا دو مرتبه، ۲۴/۹ درصد هفت‌های سه تا چهار بار و ۲۱/۶ درصد نیز تقریباً هر شب در این تجمعات شرکت داشته‌اند. از میان افرادی که در تجمعات شبانه شرکت نکردند، ۵۰/۲۵ درصد وقت نداشتن، ۱۰/۲۳ درصد ترس از حمله و ۹۰/۱۶ درصد مفید نبودن تجمعات را علت اصلی ذکر کرده‌اند. ۲۹/۵ درصد از افراد میزان پوشش سلائق همه اعضای جامعه در برنامه‌های تجمعات شبانه را بالا، ۱۸/۴ درصد تا حدودی و ۴۱/۸ درصد نیز میزان پوشش را کم دانسته‌اند. ۵۳/۸ درصد از پاسخگویان ضرورت حضور در تجمعات شبانه را بالا، ۱۳ درصد متوسط و ۲۸/۸ درصد نیز ضرورت حضور را کم ارزیابی کردند. ۲۳/۷ درصد از پاسخگویان مدت زمان ادامه دار بودن انگیزه مردم برای تجمعات شبانه





بررسی تحلیلی نگرش شهروندان شهر تهران نسبت به مسائل جنگ تحمیلی سوم (موج دوم)

پاسخگویان قانع‌کننده بودن توضیح مسئولان کشور نسبت به نتیجه مذاکرات را زیاد، ۱۷/۲ درصد تاحدودی و ۳۴/۶ درصد افراد نیز میزان قانع‌کننده بودن توضیحات ارائه‌شده توسط مسئولان را کم دانسته‌اند. ۷۶ درصد از پاسخگویان مهمترین علت به نتیجه نرسیدن مذاکرات آتش‌بس را زیاده‌خواهی آمریکا و ۱۹/۳ درصد زیاد بودن خواسته‌های ایران دانسته‌اند. همچنین ۰/۳ درصد کارشکنی‌های اسرائیل را در این زمینه دخیل می‌دانند و ۴/۴ درصد از پاسخگویان در این زمینه نظری ندارند. ۵۷/۲ درصد از پاسخگویان مخالف واگذاری یا کاهش توان هسته‌های در راستای آتش‌بس بین ایران و آمریکا هستند. ۳۵/۹ درصد نیز در این زمینه موافق هستند. ۵۳ درصد مخالف باز کردن تنگه هرمز در راستای آتش‌بس بین ایران و آمریکا هستند. ۴۲/۴ درصد نیز در این زمینه موافق هستند. همچنین ۶۸/۸ درصد از پاسخگویان مخالف محدود کردن توان موشکی در راستای آتش‌بس بین ایران و آمریکا هستند. ۲۶/۴ درصد نیز در این زمینه موافق هستند. ۵۱/۱ درصد از پاسخگویان ایران را پیروز جنگ تاکنون می‌دانند. از نگاه ۲۵/۵ درصد افراد هیچ‌یک از کشورها پیروز جنگ نبودند و ۲۰/۱ درصد نیز آمریکا و اسرائیل را پیروز جنگ دانسته‌اند.

نظرسنجی حاضر به بررسی نگرش شهروندان شهر تهران نسبت به مسائل جنگ تحمیلی سوم (موج دوم) پرداخت. جامعه آماری شامل تمام شهروندان ۱۵ سال به بالا در شهر تهران بود که برای رسیدن به نتایج، تعداد ۷۰۵ نفر به عنوان حجم نمونه انتخاب شدند. یافته‌های پژوهش نشان داد که:

۶۳/۷ درصد افراد عملکرد نیروهای مسلح در مقطع فعلی (جنگ رمضان) را خوب ۲۵/۱ درصد متوسط و ۱۱/۲ درصد افراد نیز عملکرد نیروهای مسلح را ضعیف توصیف کردند. در رابطه با مذاکرات آتش‌بس، ۵۶/۳ درصد از پاسخگویان خواستار دریافت تمام مطالبات و خسارات از آمریکا و اسرائیل با قاطعیت، حتی در صورت طولانی شدن جنگ هستند. ۳۳/۹ درصد معتقدند باید نرمش نشان دهیم تا جنگ زودتر تمام شود و ۹/۸ درصد افراد نیز در این زمینه نظری ندارند. همچنین افرادی که از پس هزینه‌های زندگی خود برمی‌آیند و پس انداز هم دارند با ۷۵/۳ درصد خواهان مطالبه قاطعانه خسارت‌ها از دشمن بدون توجه به طولانی شدن جنگ هستند و از سوی دیگر، افرادی که از پس هزینه‌های خود بر نمی‌آیند (۴۸/۴ درصد) معتقدند باید نرمش نشان دهیم تا جنگ زودتر تمام شود. ۳۷/۹ درصد از





بررسی نگرش شهروندان نسبت به میادین میوه و تره بار در شهر تهران

پژوهش حاضر به بررسی نگرش شهروندان نسبت به میادین میوه و تره بار در شهر تهران میپردازد. هدف از این تحقیق شناسایی نقاط قوت و ضعف این میادین و همچنین ادراک نیازهای شهروندان است. جامعه آماری تحقیق شامل شهروندان ۱۵ سال به بالا در شهر تهران بود که برای رسیدن به نتایج متقن، تعداد ۱۵۰۰ نفر به عنوان حجم نمونه انتخاب شدند. یافته‌های توصیفی نظرسنجی نشان داد که ترکیب جمعیتی پاسخ‌دهندگان از نظر جنس تقریباً متعادل بوده و شامل ۵۰/۱ درصد زن و ۴۹/۹ درصد مرد است. از نظر سنی، اکثریت افراد در گروه سنی ۵۰ سال و بالاتر (۴۴/۵ درصد) و گروه ۴۰ تا ۴۹ سال (۲۷/۱ درصد) قرار دارند که بیانگر غالب بودن گروه‌های میان‌سال در میان مشارکت‌کنندگان است.

توزیع تحصیلات نشان می‌دهد که بیشترین فراوانی مربوط به افراد دارای مدرک دیپلم (۳۱/۱ درصد) و لیسانس (۲۵/۲ درصد) بوده و سطح تحصیلات اکثریت در حد متوسط تا بالا قرار دارد. از نظر وضعیت تأهل، ۷۵/۶ درصد از پاسخ‌دهندگان متأهل هستند. از نظر وضعیت شغلی، خانه‌دارها (۳۴/۸ درصد) و شاغلان مشاغل آزاد (۳۲/۹ درصد) بیشترین گروه‌ها را تشکیل می‌دهند. همچنین، نتایج نشان داد حدود

۵۳ درصد از شهروندان به‌طور منظم از این میادین خرید می‌کنند، در حالی که ۱۵ درصد خرید نمی‌کنند. میوه و سبزیجات، با سهم ۸۰ درصد، مهم‌ترین اقلام خریداری شده بودند. ۸۰ درصد از پاسخگویان معتقدند قیمت‌ها در این میادین پایین‌تر از سطح شهر است و ۴۰/۵ درصد رضایت بالایی از قیمت‌ها دارند. همچنین، ۵۹ درصد تنوع محصولات را بالا ارزیابی کرده‌اند و ۸۴/۲ درصد فاصله کمی تا نزدیک‌ترین میدان میوه و تره بار دارند. بیش از ۷۰ درصد از وضعیت نظافت و ۷۱/۱ درصد از ساعات کاری راضی بودند. در مقابل، حدود ۴۶ درصد از نبود صندلی استراحت گلایه داشته‌اند و ۳۸/۹ درصد نبود پارکینگ را مشکل اصلی دانسته‌اند. ۵۴/۱ درصد (۵۷۷ نفر) از پاسخگویان اظهار داشته‌اند از وجود اپلیکیشنی در زمینه خرید آنلاین و یا اطلاع از قیمت‌های میادین میوه و تره بار با خبر نیستند. تنها ۹ درصد کمی از افراد (۵ درصد) از اپلیکیشن استفاده کرده‌اند. ۹۶ درصد از شهروندان تجربه خرید آنلاین از میادین میوه و تره بار را دارند. ۶۴ درصد از این افراد، تجربه رضایت‌بخشی از خرید آنلاین دارند. یافته‌ها بر ضرورت بهبود امکانات رفاهی، ارتقای خدمات پارکینگ و توسعه اطلاع‌رسانی دیجیتال در این میادین تأکید دارند.



تحلیل روند تحولات نگرش شهروندان تهران نسبت به حیوانات خانگی

(مطالعه تطبیقی پیمایش‌های حیوانات خانگی ۱۴۰۱ و ۱۴۰۴)

سطح انتخاب فردی فراتر رفته و به مسئله‌ای اجتماعی و نیازمند تنظیم‌گری تبدیل شده است.

از منظر معنایی، سگ در هر دو پژوهش جایگاهی متمایز از سایر حیوانات خانگی دارد. در گزارش ۱۴۰۱، تمرکز اصلی بر نسبت نگهداری سگ با فرهنگ خانواده ایرانی، ارزش‌های سنتی و کارکردهای عاطفی آن است؛ حال آنکه در گزارش ۱۴۰۴، سگ بیش از آنکه موضوعی فرهنگی یا هویتی باشد، به مسئله‌ای مرتبط با نظم اجتماعی، حقوق شهروندی و همزیستی در فضاهای عمومی بدل شده است. این تحول بیانگر تغییر در نحوه مواجهه جامعه با حضور حیوانات خانگی در عرصه عمومی است. در خصوص دلایل نگهداری از حیوانات خانگی، هر دو پژوهش بر عواملی همچون جبران تنهایی، علاقه شخصی، ترحم به حیوانات و تأثیرپذیری از دیگران تأکید دارند. با این حال، در گزارش ۱۴۰۱ این دلایل بیشتر در سطح نیازهای فردی و روانی تحلیل می‌شوند، در حالی که در گزارش ۱۴۰۴ همان دلایل در چارچوب سبک زندگی، بازنمایی اجتماعی و شبکه‌های ارتباطی جدید مورد توجه قرار گرفته‌اند. در نهایت، مسائل شرعی و بهداشتی که در گزارش ۱۴۰۱ عمدتاً به عنوان باورها و انتخاب‌های فردی مطرح شده‌اند، در

گزارش ۱۴۰۴ به دغدغه‌هایی جمعی و مبنای قضاوت اجتماعی تبدیل شده‌اند. این امر نشان‌دهنده افزایش حساسیت عمومی نسبت به پیامدهای اجتماعی نگهداری حیوانات خانگی و کاهش تسامح در فضاهای مشترک شهری است. در مجموع، نتایج نشان می‌دهد که نگهداری حیوانات خانگی در تهران دیگر صرفاً یک انتخاب فردی یا نشانه‌ای از تغییر سبک زندگی نیست، بلکه به مسئله‌ای اجتماعی با پیامدهای فرهنگی، هنجاری و مدیریتی تبدیل شده است. این تحول ضرورت توجه سیاست‌گذاران شهری به تنظیم روابط میان شهروندان، تعریف مرزهای حریم خصوصی و فضای عمومی، و طراحی سیاست‌هایی مبتنی بر شواهد اجتماعی را برجسته می‌سازد.

پژوهش حاضر با هدف «تحلیل روند تحولات نگرش شهروندان تهران نسبت به حیوانات خانگی (مطالعه تطبیقی پیمایش‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۴)» انجام شد. نتایج بررسی مقایسه‌ای داده‌های پیمایشی، در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که نگرش شهروندان نسبت به نگهداری حیوانات خانگی در این بازه زمانی دچار تحولی معنادار شده است. در گزارش ۱۴۰۱، نگهداری حیوانات خانگی عمدتاً به عنوان پدیده‌ای مرتبط با سبک زندگی شهری و انتخاب فردی مورد توجه قرار گرفته و تحلیل‌ها بر میزان علاقه، رواج اجتماعی و پیوند آن با متغیرهای جمعیت‌شناختی همچون سن، تحصیلات و وضعیت اقتصادی متمرکز بوده است. این رویکرد، نگهداری حیوانات خانگی را بیش از هر چیز نشانه‌ای از تغییرات فرهنگی و فردی در جامعه شهری تلقی می‌کند. در مقابل، گزارش ۱۴۰۴ بیانگر جابه‌جایی کانون توجه افکار عمومی از «اصل نگهداری حیوانات خانگی» به «پیامدهای اجتماعی و شهری آن» است. در این گزارش، متغیرهایی نظیر احساس ناامنی در فضاهای عمومی، ضرورت قانون‌گذاری، رعایت مقررات و ارزیابی عملکرد نهادهای مدیریت شهری برجسته شده‌اند. این تغییر نشان می‌دهد که پدیده نگهداری حیوانات خانگی، به‌ویژه سگ، از





بررسی ذائقه سینمایی شهروندان شهر تهران

کیفیت این ژانر را ضعیف ارزیابی کرده‌اند. در مقابل ۳۰.۵ درصد کیفیت ژانر اجتماعی را خوب، ۲۵.۳ درصد متوسط و ۱۹.۵ درصد ضعیف اعلام کردند. نگرش به سینما ترکیبی از سرگرمی محوری و توجه انتقادی است. ۳۷.۲ درصد تماشای فیلم را عمدتاً برای سرگرمی و لذت انجام می‌دهند. ۶۸ درصد توجه زیادی به موضوع، مفاهیم و پیام‌های فیلم دارند و ۴۵.۱ درصد پس از تماشا درباره آن فکر یا گفت‌وگو می‌کنند. ۴۵.۲ درصد معتقدند مسائل اجتماعی و شهری در فیلم‌های ایرانی به میزان کم انعکاس یافته است. در حوزه سیاست‌گذاری فرهنگی، ۴۶.۳ درصد مخالف ممنوعیت اظهار نظر اجتماعی-سیاسی بازیگران و هنرمندان هستند و ۲۸.۲ درصد موافق آن هستند. ۴۵.۳ درصد از ورود نهادهایی مانند شهرداری برای حمایت مالی از تولید فیلم حمایت می‌کنند. ۴۳.۹ درصد از پاسخگویان موافق این هستند که شوخی‌ها و رفتارهای غیراخلاقی در بسیاری از فیلم‌های کمدی ایران رواج دارد، در حالی که ۳۸.۷ درصد مخالف این دیدگاه هستند و حدود ۱۷.۵ درصد نظری ندارند. در خصوص فیلم‌های اجتماعی ایرانی، ۳۵.۸ درصد معتقدند که این فیلم‌ها بیش از اندازه بر جنبه‌های منفی و مشکلات جامعه تمرکز دارند و نوعی سیاه‌نمایی را ارائه می‌کنند، در مقابل ۴۵.۸ درصد مخالف این نظرند و ۱۸.۳ درصد نظری ندارند.

نظرسنجی حاضر با هدف سنجش ذائقه سینمایی شهروندان تهرانی انجام شد. جامعه آماری شامل کلیه شهروندان بالای ۱۸ سال شهر تهران بود که برای دستیابی به نتایج معتبر، ۸۱۳ نفر به عنوان نمونه انتخاب شدند. گردآوری داده‌ها در بازه زمانی ۲۰ تا ۳۰ آبان ماه ۱۴۰۴ در شهر تهران و اجرای نظرسنجی به شیوه تلفنی انجام شد. نتایج نشان داد: ۳۲.۷ درصد از شهروندان تهرانی کمتر از ۲ ساعت در هفته، ۲۵.۱ درصد بین ۲ تا ۵ ساعت و ۲۸.۴ درصد بین ۵ تا ۱۰ ساعت وقت آزاد دارند. الگوی کلی گذران اوقات فراغت در تهران نشان‌دهنده گرایش به فعالیت‌های کم‌هزینه، خانوادگی و قابل انجام در خانه یا فضاهای عمومی رایگان است. در حوزه مصرف فیلم و سریال، بیش از ۵۰ درصد شهروندان از تلویزیون استفاده می‌کنند. ۱۹ درصد از پاسخگویان برای تماشای فیلم و سریال از پلتفرم‌های آنلاین داخلی (آپارات، روبیکا و...)، ۲۳ درصد از کانال‌های تلگرامی، ۳۰ درصد از یوتیوب استفاده می‌کنند. همچنین ۳۰ درصد فیلم و سریال را سایت‌های اینترنتی دانلود می‌کنند. ۴۳.۳ درصد از شهروندان به سینما نمی‌روند. علاقه‌مندی به سینما بالاست به طوری که میزان علاقه‌مندی ۳۹.۴ درصد از پاسخگویان زیاد، ۱۸.۳ درصد «متوسط» و میزان علاقه‌مندی ۴۲.۴ درصد در سطح کم است. مهم‌ترین دلایل نرفتن به سینما به ترتیب

بی‌علاقگی (۳۱ درصد)، مشغله (۱۹.۵ درصد)، محتوای نامناسب فیلم‌ها (۱۳.۷ درصد) و کیفیت پایین فیلم‌های اکران‌شده (۱۲.۸ درصد) است. در زمینه انتخاب ژانر، کمدی (۲۵.۷ درصد) و خانوادگی (۲۴.۸ درصد) محبوب‌ترین هستند و پس از آن ژانر اجتماعی (۱۴.۷ درصد) قرار دارد؛ در مقابل، کرتون و انیمیشن فقط ۰.۸ درصد طرفدار دارد. معیار اصلی انتخاب فیلم برای ۵۹.۸ درصد پاسخگویان «موضوع و محتوای جذاب» است؛ پس از آن بازیگران معروف (۳۲.۵ درصد)، کارگردان شناخته‌شده (۱۹.۸ درصد) و پرفروش بودن (۹.۶ درصد) قرار دارند. ۱۵.۸ درصد از پاسخگویان کیفیت فیلم‌های کمدی را خوب، ۲۲/۵ درصد متوسط و ۴۳.۹ درصد





«مبارزه برای خیابان» روایت گذار از خودرومحوری

نوشته: جانت صادق خان-ست سولومونو

مترجمان: طلا آذرخش - میلاد شاهی اردکانی

ناشر: انتشارات مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

سال چاپ: ۱۴۰۱

تعداد صفحات: ۲۸۰

است که در آن خیابان بیش از آنکه بخشی از فضای عمومی باشد، به مسیری برای جابه جایی خودروها تبدیل شده است؛ جایی که حجم بالای تردد نه تنها مسئله ترافیک، بلکه کیفیت زندگی شهری را تحت تأثیر قرار می دهد. در چنین نگاهی، هرچه ظرفیت خیابان برای خودرو بیشتر شود، باز هم تقاضا برای استفاده از آن افزایش پیدا می کند و شهر در چرخه ای گرفتار می شود که نتیجه آن چیزی جز ترافیک بیشتر و اختصاص فضای بیشتر به خودرو نیست.

«مبارزه برای خیابان» اما مسئله را فراتر از ترافیک می برد و این پرسش را مطرح می کند که خیابان اساساً برای چه کسی است؟ برای خودرویی که چند دقیقه از آن عبور می کند یا برای مردمی که قرار است در آن راه بروند، دوچرخه سواری کنند و بخشی از زندگی روزمره خود را در فضای شهری بگذرانند؟ تجربه نیویورک که در کتاب روایت می شود، نشان می دهد پاسخ به این پرسش می تواند شکل شهر را تغییر دهد؛ تغییری که از بازپس گیری تدریجی خیابان از خودرو و بازگرداندن آن به شهروندان آغاز می شود.

«مبارزه برای خیابان» که چهار سال پیش به همت طلا آذرخش و میلاد شاهی اردکانی ترجمه و از سوی مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران منتشر شده، از محدود کتاب هایی است که به نقش خیابان ها در شهر می پردازد.

این کتاب قصه نبرد سال ۲۰۰۷ نیویورک را روایت می کند؛ شهری که از خودرومحوری به فضایی برای عابران و دوچرخه سواران تبدیل شد.

در بخشی از این کتاب آمده است:

«اگر شهری وجود داشته باشد که نماد برنامه ریزی مبتنی بر خودرو و ترافیک به شمار بیاید، آن شهر لس آنجلس است و آزادراه ۴۰۵ جایگاه ویژه ای به عنوان یکی از بدترین جاده ها در این نیم کره دارد. روزانه به طور متوسط ۳۰۰ هزار وسیله نقلیه از این بخش از گذر سپولودا با سرعت های کمتر از ۲۰ مایل در ساعت عبور می کنند.»
روایت کتاب از لس آنجلس و آزادراه ۴۰۵، درواقع تصویری از شهری



مجموعه‌ای از تازه‌ترین کتاب‌های مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران در حوزه‌های حمل و نقل، فرهنگ شهری، مسکن، حکمرانی و ایمنی شهری منتشر شده است؛ آثاری که هر یک از زاویه‌ای تخصصی به مسائل کلانشهر تهران پرداخته‌اند.



روایتی مستند از تحولات تاکسیرانی پایتخت

نویسنده: علی مزینانی

ناشر: انتشارات مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۳/۱۹

صفحه: ۱۵۶

قطع: رحلی

از منظر حمل و نقل عمومی و تحولات اجتماعی آن است.

در بخشی از این کتاب آمده است:

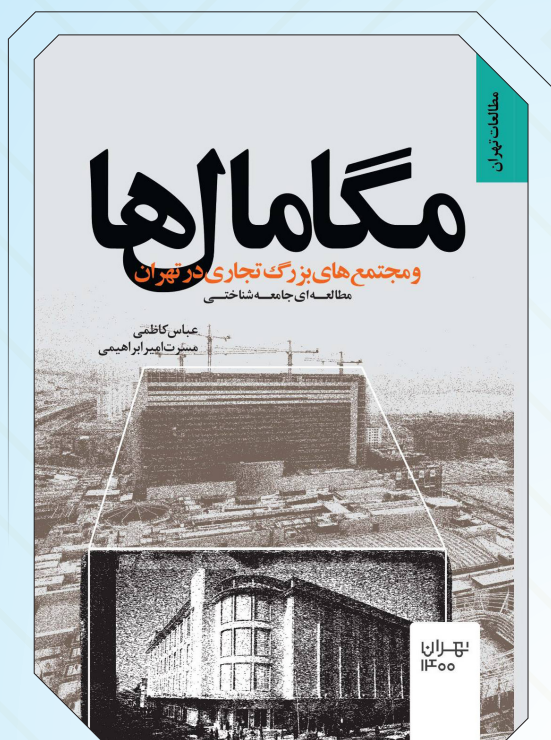
«تصویر عمومی راننده تاکسی قبل از انقلاب اسلامی در نزد مردم دچار یک تناقض نما است، راننده تاکسی به واسطه شلوغی محیط کار و تعدد عواملی که برای یک عملکرد درست باید همزمان زیر نظر داشته باشند (ترافیک، مسافر خارج از خودرو، مسافر در داخل خودرو، عملکرد فنی خودرو، مأموران انضباطی، پلیس و بازرسی) انسانی است که باید بسیاری از صداها، نورها، روابط و حرکات را غریزی تشخیص داده و به صورت غریزی هم واکنش نشان دهد. به این خاطر برای او بیش از پیراسته بودن کلام و رفتار، تناسب کلام و رفتار با آن موقعیتی که در آن قرار گرفته است اهمیت دارد. این رفتار را خود رانندگان به «داش مشتی» بودن تعبیر می‌کردند. مردم هم بسته به موقعیت خود این رویه غالب بر رانندگان را تفسیر می‌کردند، اگر بحث خواستگاری و وصلت پیش می‌آمد و خواستگار راننده تاکسی بود، به طرف صاحب دختر نهیب می‌زدند «بابا! دخترت را به کی می‌خواهی بدهی؟» یا اگر از راننده تاکسی بدی می‌دیدند خیلی راحت «یک لمپن می‌دانستند راننده تاکسی را!»

کتاب «تاریخ شفاهی سازمان تاکسیرانی شهر تهران» به قلم سیدعلی مزینانی، روایتی مستند از یکی از نهادهای اثرگذار شهری است که با وجود حضور دائمی در زندگی روزمره شهروندان، کمتر موضوع مطالعه تاریخی قرار گرفته است. این اثر در ۷ بخش و در سال ۱۴۰۴ از سوی مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران منتشر شده است.

کتاب «تاریخ شفاهی سازمان تاکسیرانی شهر تهران» با بهره‌گیری از روایت‌های زنده و مصاحبه‌های اختصاصی با مدیران، کارکنان و رانندگان تاکسی تهران، تاریخ پرماجرای تاکسیرانی را از سال‌های پیش از انقلاب تا دوره حاضر به تصویر می‌کشد.

نویسنده در این اثر به بررسی دقیق و موشکافانه تحولات مدیریتی، ساختاری و فناورانه در سازمان تاکسیرانی تهران پرداخته و با تحلیل عمیق سیاست‌ها، برنامه‌ها و اقدامات مدیریتی در این سازمان، چالش‌ها و فرصت‌های موجود را به روشنی نمایان کرده است.

از جمله این چالش‌ها می‌توان به خصوصی سازی، نوسازی ناوگان، هوشمندسازی و مواجهه با ظهور سرویس‌های حمل و نقل اینترنتی اشاره کرد. این کتاب دعوتی به یک سفر در دل تاریخ معاصر پایتخت



«مال سازی» و دگرگونی فرهنگ خرید در تهران

نویسنده: عباس کاظمی (۱۳۵۲)

ناشر: انتشارات مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

تاریخ انتشار: ۱۴۰۰

صفحه: ۶۶۶

فرهنگ خرید در میان شهروندان تهرانی، گسترش مجتمع های تجاری و پیامدهای آن و ... پرداخته است.

در بخشی از این کتاب آمده است:

«شکل گیری و گسترش بیش از پیش انواع جدید مراکز خرید در فضاهای شهری تهران در درجه اول نشان از تغییر فرهنگ خرید و سیاست های اعمال شده در بازار و در شهر دارد.

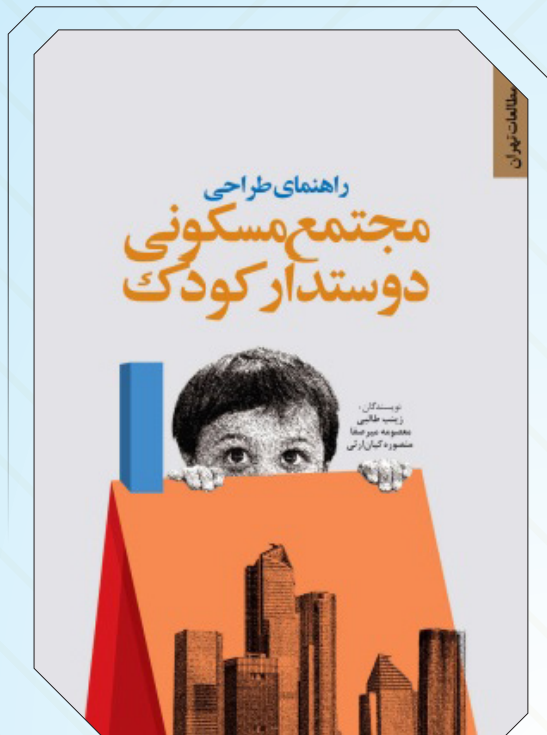
تغییر شکل فضاهای سنتی خرید از بازار و خیابان به ساخت و سازی رویه و بدون برنامه ریزی مراکز خرید جدید، بدون توجه به نیاز منطقه و رعایت فاصله لازم این مراکز از یکدیگر باعث شده تا «مال سازی» تبدیل به یکی از رویکردهای مهم شهر تهران در سال های اخیر شود. به نظر می رسد این مراکز خرید که در اندازه ها و شکل های متفاوت در نقاط مختلف به سرعت در حال تسخیر شهر هستند، از هیچ گونه برنامه ریزی شهری، اجتماعی و یا استاندارد خاصی پیروی نمی کنند.»

در ارتباط با فضاهای خرید روزانه، هنوز بقالی ها نقش مهمی در زندگی روزانه مردم دارند؛ به خصوص در مناطقی از شهر که هنوز محله ها نقش مهمی در تأمین منابع ضروری خانواده ها دارند، این بقالی ها و درمعنای جدیدتر سوپرمارکت های محلی و خرد قدرت زیادی دارند، به گونه ای که ۴۶/۲ درصد مردم هنوز از بقالی ها و سوپرهای محلی خرید می کنند.

کتاب «مگمالها و مجتمع های بزرگ تجاری در تهران» نوشته عباس کاظمی و مسرت امیرابراهیمی، حاصل سه سال پژوهش درباره پیامدهای فرهنگی و اجتماعی گسترش مراکز خرید در تهران است. این اثر در ۱۱ فصل و در سال ۱۴۰۰ از سوی انتشارات مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران منتشر شده است.

بر اساس سرشماری انجام شده حدود ۴۰۰ مرکز خرید و مجتمع تجاری کوچک و بزرگ در تهران وجود دارد که بیشتر در مناطق ۱، ۲ و ۵ و در مرحله بعد مناطق ۴ و ۲۲ تهران متمرکز هستند. بر اساس پیمایش ۲۲۰۰ نفری در میان شهروندان تهرانی، بیشترین مراجعه کننده به مراکز خرید در میان طبقات اجتماعی متوسط، جوانان و زنان بوده و گروه های طبقاتی پایین، کمترین استفاده را از آن داشته اند.

همچنین از میان گروه های مختلف سنی، گروه ۱۸ تا ۲۹ سال بیشترین نگرش مثبت به مراکز خرید را داشته اند. برای شهروندان تهرانی خرید فعالیتی خانوادگی است تا فردگرایانه، همچنین مراکز خرید با مفهوم آسودگی و امنیت در ذهن مردم گره خورده و مشخص شده که رفتن به مرکز خرید، اولویت سوم فراغت مردم بعد از رفتن به پارک و دیدار با خانواده و اقوام است. این کتاب به موضوعاتی همچون پیش روی مراکز خرید در آسیا، گونه شناسی مراکز خرید در شهر تهران، تحول



تبیین الگوی «مجتمع مسکونی دوستدار کودک»

نویسندگان: زینب طالبی، معصومه میرصفا، منصوره کیان ارثی
ناشر: مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران
سال چاپ: ۱۴۰۲
تعداد صفحات: ۱۹۰

ایجاد کرده است.

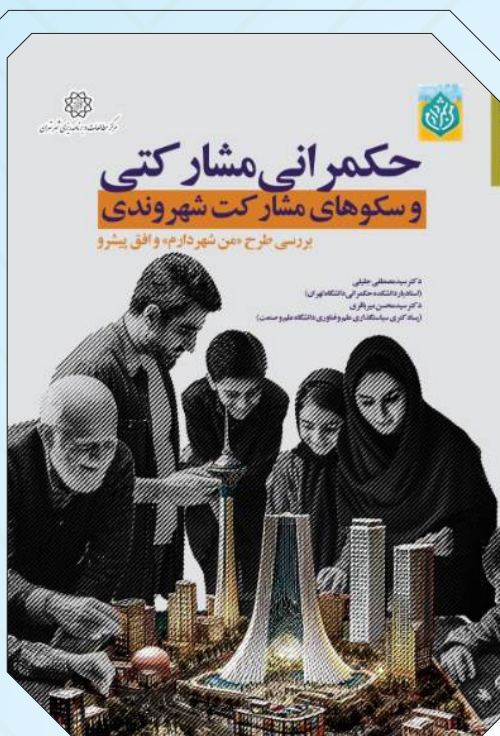
در بخشی از این کتاب آمده است:

«توجه به نیازهای کودکان به عنوان گروهی منحصر به فرد و متمایز از سایر شهروندان، برنامه ریزان و طراحان را به سمت ایجاد محیطهای شهری همه شمول، شاد و زیست پذیر هدایت می کند. تجربه نشان داده که کودکان، بازیگران اجتماعی توانمندی هستند و می توانند با بیان نیازها، نگرانیها و تجربیات خود در بهبود کیفیت محیطهای شهری که در آن زندگی می کنند، مشارکت داشته باشند. همچنین با توجه به اینکه درک کودکان از جهان کاملاً متفاوت از بزرگسالان است، مشارکتهای آنها در فرآیندهای برنامه ریزی، طراحی و حتی ارزیابی فضاها برای دستیابی به محیطهای دوستدار کودک ضروری است.»

مجتمع مسکونی دوستدار کودک عبارت است از مجتمع مسکونی که علاوه بر فراهم کردن مسکن مطلوب برای کودکان، در فضاهای مشترک و مشاع برای کودکان امکان تحرک مستقل و ایمن را فراهم کند، از نظر فرهنگی غنی و آموزنده باشد، بستری برای شکل گیری اجتماع محلی دوستدار کودک باشد و نیازهای رده بالای کودکان را به خوبی پاسخ دهد.

کتاب «راهنمای طراحی مجتمع مسکونی دوستدار کودک» به قلم زینب طالبی، معصومه میرصفا و منصوره کیان ارثی، در سال ۱۴۰۲ و در ۴ فصل از سوی مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران منتشر شده است. این اثر با تمرکز بر ایده شهرهای همه شمول، به تبیین مفهوم «مجتمع مسکونی دوستدار کودک» و ارائه راهکارهای اجرایی برای برنامه ریزان و طراحان حوزه مسکن می پردازد.

موضوع شهر دوستدار کودک در چارچوب ایده شهرهای همه شمول جایگاه ویژه‌ای در برنامه ریزی طراحی شهرها و فضاهای عمومی دارد، در کنار آن اهمیت مسکن به عنوان نخستین فضای مواجهه کودک با جهان پیرامون و تأثیر آن بر فرآیند رشد کودکان امری مورد توافق همگان است. برخورداری از مسکن مناسب از جمله ابتدایی‌ترین ملزومات توجه به حقوق کودکان به شمار می رود که پیمان نامه حقوق کودکان در قالب مواد ۱۶ و ۲۴، تمامی کشورهای متعهد را ملزم به تأمین آن می کند. این در حالی است که برآیند و بازتاب فضایی الگوهای شهرسازی مدرن و رویکردهای متأخر نشان می دهد که محیطهای مسکونی امروزه، برای خانواده‌های دارای فرزند چالش‌های بسیار جدی از جمله کمبود فضای تحرک و بازی‌های فیزیکی و ایمن نبودن فضاهای مشترک را



واکاوی مدل حکمرانی مشارکتی در کلانشهر تهران

نویسندگان: سید مصطفی جلیلی و محسن میرباقری
ناشر: انتشارات مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران
سال چاپ: ۱۴۰۳
تعداد صفحات: ۱۵۴

اقدام باعث افزایش حس تعلق و مسئولیت پذیری شهروندان نسبت به محله و شهر خود می شود. مشارکت عمومی واجد ویژگی هایی است که مهم ترین آن ها اختیاری بودن، آگاهانه بودن و هدفمند بودن است. برای دستیابی به این ویژگی ها نیاز است تا مشارکتی مبنای قرار گیرد که برای طرف ها قابل قبول باشد، هریک از افراد و نهادها در فرآیند مشارکت، دغدغه ها، نگرانی ها، احساسات، منافع و تجربه های زیسته ای دارد که ترکیب و جمعیت آن ها سبب می شود ادراک ها و ملاحظات متفاوتی نسبت به مشارکت عمومی شکل بگیرد که منجر به تسهیل یا ایجاد مانع برای آن شود. مشارکت مقبول برای طرف ها مشارکتی است که خاصیت یگانگی دارد و اصطلاحاً درون و بیرون آن یکی است، اینگونه نیست که در شکل و ظاهر مشارکت همه افراد لحاظ شود ولی در نهان آن یک گفتمان مسلط بوده و همان در فرآیند مشارکت بازتولید شود، مشارکت های صوری و شبه مشارکت ها همگی گرفتار اینگونه آسیب ها هستند؛ بنابراین مشارکتی مقبول است که افراد و نهادها ملاحظات و قیود خود را آزادانه بیان کنند و این ملاحظات در محیطی شفاف مورد بحث قرار گرفته و در نهایت تصمیمات اجماعی، ذیل مجموعه قوانین کشور گرفته شود.

امروزه گرایش های جدی در نظام حکمرانی کشور و در حوزه های گوناگون خط مشی گذاری، به مدل حکمرانی مشارکتی مشاهده می شود؛ مدلی که ردپا و سابقه ای طولانی دارد، اما به صورت بندی جدیدی دوباره بر سر زبان ها افتاده است. کتاب «حکمرانی مشارکتی و سکوها ی مشارکت شهروندی» به قلم سید مصطفی جلیلی و سید محسن میرباقری، در ۵ فصل از سوی مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران منتشر شده است. این اثر با تبیین نظری مدل حکمرانی مشارکتی، طرح «من شهردارم» را به عنوان نمونه عملی مشارکت شهروندان در فرآیند خط مشی گذاری در کلانشهر تهران از ابعاد گوناگون مورد بررسی قرار داده و توصیه های کاربردی ارائه کرده است.

در بخشی از این کتاب آمده است:

«طرح «من شهردارم» شهرداری تهران در سال ۱۴۰۱ آغاز شد و یکی از برنامه های نوآورانه مدیریت شهری تهران محسوب می شود که با هدف افزایش مشارکت مستقیم شهروندان در مدیریت و تخصیص بودجه های شهری طراحی و اجرا شده است. یکی از مهم ترین اهداف این طرح ایجاد فرصت برای شهروندان در راستای مشارکت فعال در تصمیم گیری های مالی و بودجه ای است. این



برآورد ابعاد اقتصادی و اجتماعی تصادفات شهری

نویسندگان: محمود صفارزاده و مرتضی اسد امرجی
ناشر: مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران
سال چاپ: ۱۴۰۴
تعداد صفحات: ۲۳۸

پردازد. این کتاب قصه نبرد سال ۲۰۰۷ نیویورک را روایت می کند؛ شهری که از خودرومحوری به فضایی برای عابران و دوچرخه سواران تبدیل شد. در بخشی از این کتاب آمده است: «اگر شهری وجود داشته باشد که نماد برنامه ریزی مبتنی بر خودرو و ترافیک به شمار بیاید، آن شهر لس آنجلس است و آزادراه ۴۰۵ جایگاه ویژه‌ای به عنوان یکی از بدترین جاده‌ها در این نیم کره دارد. روزانه به طور متوسط ۳۰۰ هزار وسیله نقلیه از این بخش از گذر سپولودا با سرعت‌های کمتر از ۲۰ مایل در ساعت عبور می کنند.» هزینه تصادفات در بسیاری از کشورها به ویژه کشورهای با درآمد بالا و همچنین در کشورهای با درآمد سطح پایین و متوسط نیز مورد ارزیابی و محاسبه قرار گرفته است. گستردگی موجود در اجزای به کار رفته در برآورد هزینه‌های تصادفات در مطالعات مختلف، لزوم دستیابی به الگویی منسجم جهت برآورد این هزینه‌ها را به شکلی جامع و شفاف ایجاد می کند. برآورد هزینه تصادفات ترافیکی معمولاً شامل هزینه‌های متعددی است که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم در برآوردها منظور می شوند، در برآورد هزینه‌های مستقیم مناسب‌ترین روش انتخابی روش جبران خسارات است که با تکیه بر منابع از دست رفته بر اثر رخداد تصادفات تعریف شده است.

کتاب «هزینه تصادفات درون شهری» به قلم محمود صفارزاده و مرتضی اسد امرجی، در ۶ فصل از سوی مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران منتشر شده است. این اثر به موضوع عوامل محاسبه هزینه تصادفات درون شهری، روش ترکیبی برآورد هزینه تصادفات درون شهری و ابعاد اقتصادی و اجتماعی ناشی از آن می پردازد. در بخشی از این کتاب آمده است:

«هزینه تصادفات ترافیکی آن قدر قابل اهمیت است که در دهه‌های اخیر کشورهای مختلف چه در بحث پژوهشی و چه در بحث اجرایی آن را برآورد کرده‌اند و نتایج آن در سایت‌ها هم بارگذاری می شود. برآورد هزینه‌های تصادف و به روز شدن آن برای هر سال مبنای بسیاری از تصمیم‌گیری‌های فنی و اقتصادی کشورها است. برآورد میزان خسارت اقتصادی و اجتماعی وارده ناشی از تصادفات به منظور ارائه راهکارهای کاهش و جلوگیری از میزان خسارات تصادفات بسیار موثر خواهد بود.»

● «مبارزه برای خیابان»؛ روایت گذار از خودرومحوری

«مبارزه برای خیابان» که چهار سال پیش به همت طلا آذرخش و میلاد شاهی اردکانی ترجمه و از سوی مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران منتشر شده، از معدود کتاب‌هایی است که به نقش خیابان‌ها در شهر می

هفدهمین جشنواره بین المللی



هفدهمین
جشنواره
بین المللی
سروکاروانوارگی
درمدیریت شهری



فصل ششم از تجربه تا ایده

این فصل به طرح‌ها و ایده‌هایی اختصاص پیدا کرده
که شکل و شمایل جدیدی به اداره پایتخت می‌بخشد.





اسماعیل حقیقی

رئیس اداره خدمات آموزش
و بهسازی منطقه ۸

هوش مصنوعی؛ حلقه مفقوده حمل و نقل هوشمند یا فناوری بدون پیوست فرهنگی؟

شهروندشنی شتابان و پیچیدگی روزافزون نظام‌های حمل و نقل شهری، ضرورت بازاندیشی عمیق در الگوهای مدیریت شهری را آشکار ساخته است. هوش مصنوعی در این عرصه نه صرفاً ابزاری فنی، بلکه واسطه‌ای راهبردی میان داده‌های شهری، ساختارهای نهادی و زمینه‌های فرهنگی - اجتماعی عمل می‌کند و امکان گذار از مدیریت واکنشی به حکمرانی پیش‌بینانه و پایدار را فراهم می‌آورد.

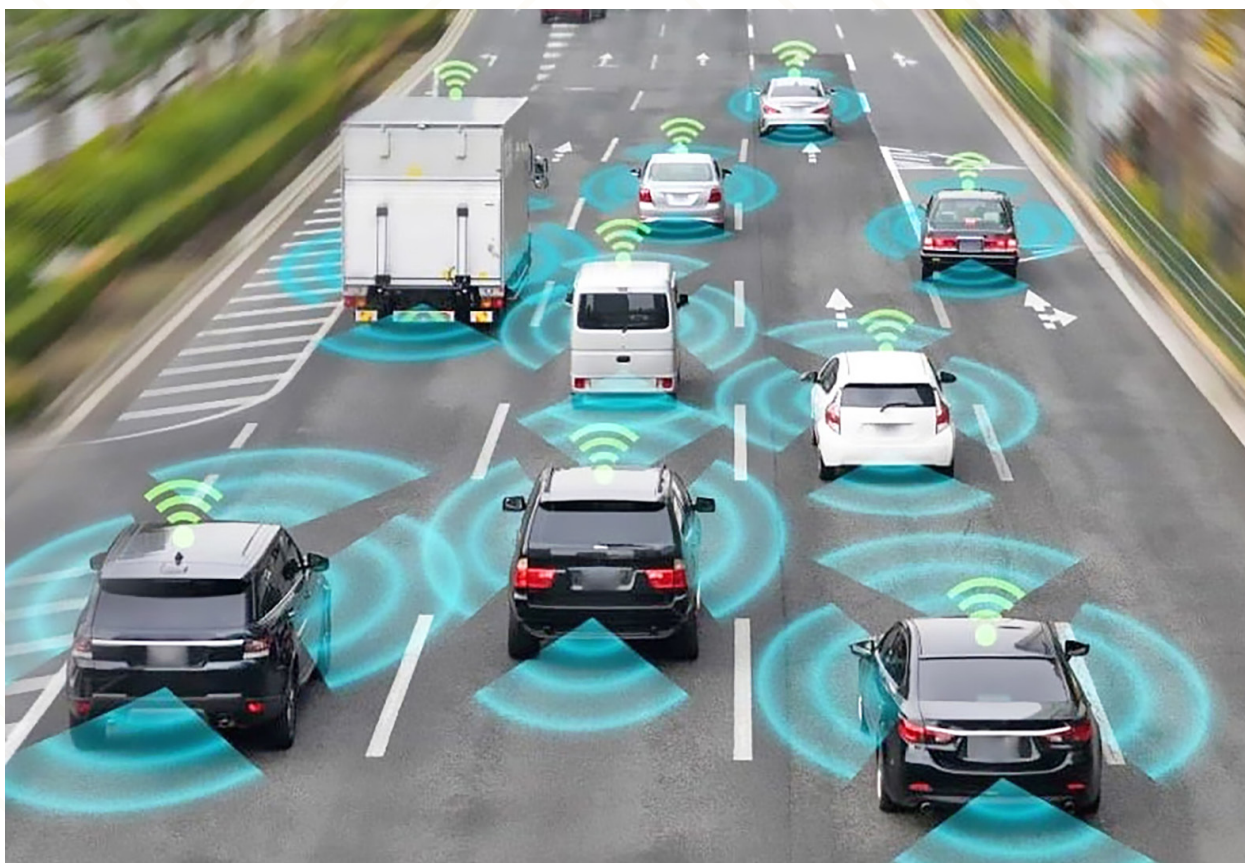
وابسته است. در ایالات متحده، هوش مصنوعی به بخشی از فرهنگ حکمرانی شهری تبدیل شده و شهروندان آن را نه پدیده‌ای بیگانه، بلکه ابزاری در خدمت کیفیت زندگی می‌بینند. این پذیرش گسترده نتیجه سرمایه‌گذاری هدفمند در سواد فناورانه، شفافیت الگوریتمی و مشارکت شهروندی است. در ایران اما فناوری اغلب به پروژه‌های جزیره‌ای و کوتاه‌مدت تقلیل یافته و بدون پیوست فرهنگی به اجرا درمی‌آید، که نتیجه‌اش مقاومت اجتماعی، بی‌اعتمادی عمومی و ناکارآمدی پایدار است.

از منظر تخصصی، پیشنهاد می‌شود سیاست‌گذاری شهری در ایران از رویکرد صرفاً فناورمحور فاصله گیرد و به سوی الگویی بومی و فرهنگ‌محور حرکت کند. نخستین پیشنهاد، تدوین و اجرای سیاست ملی داده است. بدون زیرساخت یکپارچه جمع‌آوری، ذخیره و تحلیل داده‌های حمل و نقلی، هیچ الگوریتم پیشرفته‌ای نمی‌تواند نقش واسطه‌ای خود را ایفا کند. این سیاست باید شامل استانداردهای شفاف دسترسی به داده، حفاظت از حریم خصوصی و مکانیزم‌های اشتراک داده میان نهادها باشد تا تصمیم‌گیری از حالت واکنشی به پیش‌بینانه تغییر یابد.

دومین پیشنهاد کلیدی، اصلاح ساختار نهادی است. تعدد نهادهای تصمیم‌گیر و همپوشانی وظایف، یکی از موانع اصلی اثربخشی هوش مصنوعی در ایران به شمار می‌رود. ایجاد یک شورای هماهنگی ملی یا استانی با اختیارات مشخص برای حکمرانی هوش مصنوعی در حوزه حمل و نقل، می‌تواند این

تجربه ایالات متحده آمریکا نشان می‌دهد که هنگامی که این فناوری در بستری از حکمرانی داده‌محور، هماهنگی نهادی منسجم و پذیرش فرهنگی گسترده قرار گیرد، به بهبود چشمگیر کارایی، ایمنی و پایداری زیست‌محیطی حمل و نقل شهری منجر می‌شود. در مقابل، وضعیت ایران حاکی از شکاف عمیق میان ظرفیت بالقوه هوش مصنوعی و کاربست عملی آن است؛ شکافی که ریشه در ضعف نهادسازی، ناهماهنگی سیاستی و کم‌توجهی به ابعاد فرهنگی دارد. به نظر نگارنده، اصلی‌ترین درس از مقایسه تطبیقی این دو بستر آن است که موفقیت هوش مصنوعی در حمل و نقل شهری به هیچ روی به سطح فنی الگوریتم‌ها محدود نمی‌شود، بلکه به کیفیت پیوند میان فناوری، حکمرانی و فرهنگ

**آینده حمل و نقل شهری ایران در گرو بومی‌سازی
انتقادی هوش مصنوعی است. این بومی‌سازی نباید به
معنای انطباق سطحی با الگوهای غربی باشد، بلکه باید
ارزش‌ها، هنجارها و الگوهای زیست شهری ایرانی -
اسلامی را در طراحی الگوریتم‌ها و سیاست‌ها مدنظر
قرار دهد. هوش مصنوعی می‌تواند ابزاری قدرتمند
در خدمت توسعه انسانی و پایدار باشد، مشروط بر
آنکه از هدف به ابزار تبدیل شود و در خدمت ارتقای
کیفیت زندگی همه شهروندان، نه صرفاً افزایش کارایی
فنی، قرار گیرد**



را در تخصیص منابع مدنظر قرار دهند؛ برای مثال، توسعه سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل عمومی در شهرهای متوسط و مناطق حاشیه‌ای، همراه با یارانه‌های دسترسی برای گروه‌های کم‌برخوردار.

در نهایت، به نظر نگارنده، آینده حمل‌ونقل شهری ایران در گرو بومی‌سازی انتقادی هوش مصنوعی است. این بومی‌سازی نباید به معنای انطباق سطحی با الگوهای غربی باشد، بلکه باید ارزش‌ها، هنجارها و الگوهای زیست شهری ایرانی-اسلامی را در طراحی الگوریتم‌ها و سیاست‌ها مدنظر قرار دهد. هوش مصنوعی می‌تواند ابزاری قدرتمند در خدمت توسعه انسانی و پایدار باشد، مشروط بر آنکه از هدف به ابزار تبدیل شود و در خدمت ارتقای کیفیت زندگی همه شهروندان، نه صرفاً افزایش کارایی فنی، قرار گیرد.

این یادداشت با تأکید بر لزوم گذار از رویکردهای تقلیدی به الگوهای بومی، مشارکتی و فرهنگ‌پذیر، امیدوار است سهمی در غنای گفتمان مدیریت شهری ایران و تقویت نوآوری سیاستی در حوزه شهرهای هوشمند ایفا کند. تحقق شهرهایی که در آن‌ها فناوری و فرهنگ در تعامل سازنده قرار گیرند، نه تنها ممکن، بلکه ضرورتی تاریخی برای توسعه پایدار شهری در ایران است.

ناهماهنگی را برطرف کند. این شورا باید نقش‌های شهرداری‌ها، وزارتخانه‌های مرتبط، بخش خصوصی و دانشگاه‌ها را به صورت شفاف تعریف نماید و سازوکاری برای شراکت عمومی-خصوصی پایدار طراحی کند.

سومین و شاید مهم‌ترین پیشنهاد، نهادینه‌سازی پیوست فرهنگی در تمام پروژه‌های شهر هوشمند است. توسعه فرهنگی نه امری حاشیه‌ای، بلکه شرط پایداری فناوری است. پیشنهاد می‌شود برنامه‌های جامع آموزشی در سطوح مدرسه، دانشگاه و عمومی اجرا شود تا سواد دیجیتال شهروندان ارتقا یابد. همزمان، کمپین‌های اطلاع‌رسانی شفاف درباره مزایا و ریسک‌های هوش مصنوعی، همراه با سازوکارهای واقعی مشارکت شهروندی در طراحی و ارزیابی سامانه‌ها، می‌تواند اعتماد عمومی را تقویت کند. بدون این پیوست، حتی پیشرفته‌ترین سامانه‌های هوشمند با مقاومت اجتماعی روبه‌رو خواهند شد و به پروژه‌های نمایشی تبدیل می‌شوند.

چهارمین پیشنهاد، اتخاذ رویکرد عدالت‌محور در توزیع زیرساخت‌ها و خدمات هوشمند است. تمرکز فعلی پروژه‌ها بر کلان‌شهرها و مناطق برخوردار، خطر تعمیق شکاف دیجیتال و نابرابری فضایی را افزایش می‌دهد. سیاست‌گذاران باید اولویت‌بندی عدالت‌محور



زینب کیخسروی

مسئول مرکز تحقیقات آموزش و مشاوره
فضای سبز شهرداری منطقه ۲۰ تهران

روش‌های نوین تحول‌آفرینی در مدیریت نگهداشت فضای سبز شهری

هدف مدیریت فضای سبز شهری تهران، بهبود کیفیت زندگی شهری از طریق توسعه، نگهداشت و پایش پایدار فضاهای سبز با تمرکز بر کارایی منابع مالی، دسترسی عادلانه و مشارکت فعال شهروندان است. فضای سبز نه تنها کارکرد زیست محیطی دارد بلکه تعادل بین ابعاد جانداری و بی‌جان شهر را تقویت می‌کند. بهره‌مندی از منابع مالی در زمانی که مطالعه دقیقی روی چالش‌های نگهداشت شکل گرفته باشد می‌تواند بسیاری از معضلات فعلی و آینده را حل کند. نگهداشت درختان و درختچه‌ها با در نظر گرفتن موارد زیر ساختی می‌تواند بسیاری از هزینه‌های نگهداشت را کاهش دهد. یکی از دغدغه‌های زیر ساختی مدیریت عملکرد پیمانکاران نگهداشت است که می‌توان از دایره اختیارات مدیریتی استفاده و عملکرد پیمانکاران با نظارت دقیق و حسابرسی برنامه یکساله با جدیت پیگیری کرد. تهران با تراکم جمعیت و فشار گرمایی مواجه است؛ بنابراین فضای سبز شهری نقش حیاتی در کاهش آلودگی هوا، خنک‌سازی فضای شهری و ارتقای کیفیت زندگی دارد.

شفاف‌سازی قراردادهای و هزینه‌های نگهداشت پیمانکاران، با گزارش‌دهی منظم و شاخص‌های کیفی، کلید جلوگیری از هدر رفت منابع است. قبل از هر اقدام بزرگ، مطالعه دقیق اثرات زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی لازم است تا منابع به‌درستی تخصیص یابد و تصمیمات مبتنی بر داده باشد. حفظ "ریه‌های تنفسی" شهر تهران مستلزم گذار از واکنش‌های موقتی به مدیریت پیشگیرانه و مستمر برای مقابله با عوارض درختان است که بخش عمده‌ای از آن‌ها ریشه در ضعف اجرایی و عدم پایش آگاهی دارد. کلید بقای درختان در گرو دو محور اصلی است: اول، پایش مستمر سلامت و اجرای به‌موقع عملیات نگهداشت، همراه با شناسایی و به‌کارگیری گونه‌های گیاهی مقاوم به امراض و سازگار با اقلیم؛ و دوم، استفاده از علم طراحی منظر شهری برای زیباسازی و ارتقاء خدمات اکوسیستمی فضای سبز در بافت‌های گوناگون شهری. این رویکرد فعال، ضامن پایداری اکولوژیک و سلامت شهروندان است.

اقتدار مدیریتی زمانی معنا می‌دهد که وجدان حرفه‌ای، شفافیت پاسخگویی در کنار علم و عمل به کار گرفته شوند و فناوری‌های شهر هوشمند مانند Geographic Information

چالش‌های اصلی مدیریت فضای سبز: (۱) کمبود منابع آبی و بهره‌وری پایین از آب‌های سطحی/فاضلاب (۲) فرسودگی زیرساخت‌های فضای سبز و کمبود نگهداشت پیشگیرانه (۳) ناهمگونی دسترسی به فضاهای سبز بین مناطق مختلف ضعف داده‌ها و سیستم‌های نظارت و پایش (۴) محدودیت‌های مالی و مدل‌های تأمین بودجه برای پروژه‌های فضای سبز (۵) نیاز به مشارکت مؤثر شهروندان و استفاده از ظرفیت‌های محله‌ای این چالش‌ها نشان می‌دهد که راهبردهای نوین باید ترکیبی از رویکردهای فناورانه، حکمرانی داده‌محور، و مشارکت محله‌ای باشد تا همزمان کارایی منابع، عدالت دسترسی و پایداری را تضمین کند و تهران را به شهری با منظر سبز، تاب‌آور و پرنشاط تبدیل کند.

حکمرانی یکپارچه فضای سبز ایجاد نقشه اصلی فضای سبز شهری با همکاری سازمان‌های مرتبط، مناطق و شرکت‌های تابعه می‌تواند در تعیین نقش‌ها و فرآیند تصمیم‌گیری و مسئولیت‌های اثر گذار در دامنه مدیریت مؤثر باشد. درکلان‌شهرها، نگهداری فضای سبز نمی‌تواند به آزمون‌های بی‌دلیل بودجه‌ای یا شیوه‌های سنتی واگذار شود.

مدیریت فضای سبز باید بر پایه حکمرانی داده‌محور، فناوری‌های نوین مانند BIM، GIS و آبیاری هوشمند و مشارکت شهروندی و بخش خصوصی استوار باشد تا بتواند به شکلی پایدار، کارآمد و عادلانه به بهبود کیفیت زندگی شهری بینجامد. با توجه به چالش‌هایی چون کمبود منابع آبی، محدودیت‌های مالی، فرسودگی زیرساخت‌ها و نابرابری دسترسی به فضاهای سبز، به کارگیری راه‌حل‌های مبتنی بر طبیعت (NBS) و گیاه‌پالایی می‌تواند ضمن ارتقای تاب‌آوری زیست‌محیطی، ریه‌های سبز شهر را احیا کند

● رویکردهای کلانشهری

متغیرهای حکمرانی: نمایش داده‌ها و شفافیت بالاتر، مشارکت محلی، مدل‌های مالی پایدار و همکاری PublicPrivate Partnership (PPP) مشارکت عمومی و خصوصی برای تأمین سرمایه و کارایی نگهداشت.

(NBS) Nature-Based Solutions راه‌حل‌های مبتنی بر طبیعت و طراحی شهری: پیاده‌سازی زیرساخت‌های سبز-آبی (توسعه و ادغام سیستم‌هایی که از عناصر طبیعی (سبز) و مدیریت منابع آب (آبی) به صورت یکپارچه هستند)

یادگیری مستمر: ایجاد شبکه‌های یادگیری بین‌المللی و داخلی برای به‌روز نگه داشتن شیوه‌های پالایش خاک، مدیریت آب و نگهداری شبکه‌های سبز.

مدیریت فضای سبز باید بر پایه حکمرانی داده‌محور، فناوری‌های نوین مانند BIM، GIS و آبیاری هوشمند و مشارکت شهروندی و بخش خصوصی استوار باشد تا بتواند به شکلی پایدار، کارآمد و عادلانه به بهبود کیفیت زندگی شهری بینجامد. با توجه به چالش‌هایی چون کمبود منابع آبی، محدودیت‌های مالی، فرسودگی زیرساخت‌ها و نابرابری دسترسی به فضاهای سبز، به کارگیری راه‌حل‌های مبتنی بر طبیعت (NBS) و گیاه‌پالایی می‌تواند ضمن ارتقای تاب‌آوری زیست‌محیطی، ریه‌های سبز شهر را احیا کند. تلفیق دانش طراحی منظر شهری، پایش مستمر سلامت درختان، شفاف‌سازی قراردادهای نگهداشت و پایبندی به شاخص‌های عملکردی (KPI) مسیر تحقق شهری سبز، سالم و تاب‌آور را هموار می‌سازد. چنین رویکردی تنها در صورت هم‌افزایی علم، فناوری و وجدان حرفه‌ای مدیریتی معنا می‌یابد و می‌تواند تهران را به الگوی پایداری و زیست‌پذیری در کلان‌شهرهای منطقه تبدیل کند.

Building) GIS) به سامانه اطلاعات جغرافیایی و Information Modeling) BIM) به مدل‌سازی زیرساختی معروف است در تلفیق این دو واژه در مطالعات منطقه‌ای پیش از تصمیم‌گیری در هزینه‌ها استفاده گردد. تقسیم وظایف کارکنان فضای سبز و ایجاد هدفمندی در ناظرین نگهداشت می‌تواند به مشارکت در مدیریت کمک کند.

قانون اصل مدیریت همیشه وظایف روشن محوری را در سقف ماموریت‌های محوله به کارکنان را اساس بهترین عملکرد در پیگیری فعالیت‌های مستمر می‌داند. تجربه جهانی و شهری ما نشان می‌دهد که نگهداشت مؤثر فضای سبز نه تنها زیبایی و آرامش می‌آورد، بلکه ریه‌های شهر را تقویت کرده، رونق اقتصادی سبز را تسریع می‌کند.

در کلانشهرها، نگهداشت فضای سبز به مرز "چرخه‌ای هم‌ساز با شهر" تبدیل شده است. دو محور کلیدی برای این تحول، کاربرد گیاه‌پالایی و فناوری مدیریت آبیاری‌اند تا تمایز کیفی در کارآمدی، عدالت دسترسی و پایداری ایجاد شود.

● گیاه‌پالایی (Phytoremediation) و کارکردهای آن

نقش گیاهان در کاهش آلودگی خاک و هوا قادرند فلزات سنگین و آلاینده‌های هوا را جذب یا تجزیه کنند و با بهبود کیفیت هوا و خاک، سلامت ساکنان و فضای شهری را بالا ببرند. انتخاب گونه‌های با ارزش گرایش به جذب آلاینده‌ها، طراحی فضاهای سبز با اولویت به کارگیری گیاهان پالاینده در بزرگراه‌ها، پیاده‌راه‌ها و جاذبه‌های گردشگری. همچنین ارزیابی غلظت آلاینده‌ها پیش و پس از کاشت، شاخص‌های سلامت درختان، نرخ بازدید و رضایت شهروندان؛ با سیستم‌های پایش خاک و هوا و گزارش‌های دوره‌ای.

● فناوری مدیریت آبیاری

آبیاری هوشمند: استفاده از فناوری‌های سنجش رطوبت، تبخیر و داده‌های اقلیم محلی در زمان‌بندی آبیاری. با استفاده از آبیاری قطره‌ای، استفاده از پساب تصفیه شده یا آب باران و طراحی شبکه آبیاری با طراحی فشرده شهری.

مدیریت داده محور: یکپارچه‌سازی داده‌های سنسورها با پلتفرم‌های ابری، داشبوردهای (Key Performance Indicator) یعنی شاخص کلیدی عملکرد و هشدارهای زمانی برای نگهداشت و پاسخ سریع به تنش‌های آبی.



تهران هوشمند؛ وقتی فناوری، زندگی شهری را می سازد

الگویی برای کلان شهرهای ایران و منطقه

میثم رسولی

کارشناس حمل و نقل و ترافیک

تهران، پایتخت ایران، شهری با بیش از ۹ میلیون جمعیت و ترافیکی بی وقفه است. زندگی در این شهر پرهیاهو بدون ابزارهای هوشمند، گاهی شبیه جنگیدن با مشکلات است. ایده «تهران هوشمند» نه فقط استفاده از فناوری، بلکه بازتعریف مدیریت شهری و تجربه شهروندان است و مسیر تحول واقعی شهری را هموار می کند.

ترافیک و جاده ها: هوشمندی در عمل

به عنوان نمونه، ترافیک تهران، از بزرگراه شهید سلیمانی تا بزرگراه شهید همت، یکی از بزرگترین معضلات روزانه شهروندان است. ساعات اوج ترافیک صبح و عصر باعث می شود مردم زمان زیادی را در مسیرها از دست بدهند و آلودگی هوا افزایش یابد.

راهکار هوشمند:

- سیستم های هوشمند چراغ های راهنمایی در بزرگراه ها و تقاطع ها، که بر اساس داده های لحظه ای خودروها زمان بندی می شوند.
- اپلیکیشن های مسیریابی محلی مانند «بلد» و «نشان» که مسیرهای پرترافیک را شناسایی کرده و پیشنهاد مسیر جایگزین می دهند.
- دوربین های هوشمند کنترل سرعت و هشدار ازدحام که به سامانه های شهری متصل هستند.

سناریوی واقعی: در روزهای بارانی پاییز، وقتی مسیرهای شمالی تهران دچار ترافیک می شوند، سیستم های هوشمند مسیرهای جایگزین را به رانندگان نشان می دهند و زمان سفر تا ۳۰ درصد کاهش می یابد.

نتیجه: کاهش ازدحام، صرفه جویی در زمان و کاهش آلودگی هوا، تجربه ای ملموس برای شهروندان

آلودگی هوا: داده برای نفس کشیدن

هوای تهران در زمستان و روزهای پاییز به شدت آلوده است

و وارونگی هوا شرایط را تشدید می کند. حسگرهای محیطی و ایستگاه های پایش کیفیت هوا اطلاعات لحظه ای را جمع آوری می کنند.

راهکار هوشمند:

- هشدارهای اپلیکیشن های شهرداری و رسانه ها به شهروندان درباره ساعات پیک آلودگی
 - مدیریت برنامه های مدارس و ادارات برای کاهش استفاده از خودرو شخصی
 - کنترل لحظه ای صنایع و کارخانه ها برای کاهش انتشار آلاینده ها
- سناریوی واقعی:** در پاییز ۱۴۰۴، سامانه پایش کیفیت هوا در منطقه تهرانپارس، میزان ذرات معلق را به صورت آنلاین اعلام کرد و مردم از طریق اپلیکیشن «تهران من» از خطر هوای ناسالم مطلع شدند
- نتیجه:** تصمیم گیری سریع و کاهش آسیب های زیست محیطی، حفاظت از سلامت شهروندان

انرژی و منابع: صرفه جویی هوشمند

تهران با چالش های کمبود آب و مصرف بالای برق مواجه است، به ویژه در مناطق پرتراکم مانند تهرانپارس و میدان آزادی.

راهکار هوشمند:

- نصب کنتورهای هوشمند آب و برق و رصد مصرف لحظه ای در ساختمان های مسکونی و اداری
- سیستم های هوشمند روشنایی خیابان ها که بر اساس حضور

- یکپارچه نبودن داده‌ها: سیستم‌های مختلف شهری هنوز به هم متصل نیستند و تحلیل داده‌ها محدود است
- محدودیت بودجه پروژه‌های هوشمند نیازمند سرمایه‌گذاری بالا و منابع انسانی آموزش دیده هستند
- امنیت و حریم خصوصی: جمع‌آوری داده‌های شهروندان باید محافظت شود و قوانین شفاف داشته باشد
- مقاومت فرهنگی و سازمانی: تغییرات فناوری نیازمند تغییر ذهنیت‌ها و فرهنگ سازمانی است
- با این حال، راهکارهای گام‌به‌گام و مشارکت شهروندان می‌تواند این موانع را کاهش دهد و تحول واقعی را ممکن کند.



چشم‌انداز: تهران ۲۰۳۰

- تهران هوشمند یعنی:
- شهروندان با اپلیکیشن‌ها و سرویس‌های دیجیتال در تصمیم‌گیری‌ها مشارکت دارند
- ترافیک کمتر و هوای پاک‌تر
- مصرف بهینه منابع و انرژی
- امنیت و سلامت بهبود یافته
- اگر برنامه‌ریزی بلندمدت و مدیریت داده محور ادامه یابد، تهران می‌تواند الگویی برای کلان‌شهرهای ایران و منطقه باشد و تجربه‌ای عملی از تحول شهری پایدار ارائه دهد.

جمع‌بندی

تهران هوشمند، شهری است که با ادغام فناوری، داده و مشارکت شهروندان، این تحول، نه یک رویا بلکه یک ضرورت است که زندگی شهری را پایدارتر، امن‌تر و با کیفیت‌تر می‌کند.

- مردم و نور محیط، میزان روشنائی را تنظیم می‌کنند
- مدیریت هوشمند شبکه آب و فاضلاب برای پیشگیری از هدررفت منابع
- سناریوی واقعی: یک مجتمع مسکونی در محله نیاوران با نصب کنتور هوشمند، مصرف برق خود را ۱۵ درصد کاهش داد و هزینه‌ها را به‌طور محسوسی کاهش داد
- نتیجه: کاهش هدررفت منابع، بهینه‌سازی هزینه‌ها و افزایش پایداری شهری

خدمات شهری دیجیتال

- شهرداری تهران در سال‌های اخیر خدمات دیجیتال خود را گسترش داده است:
- پرداخت عوارض و جریمه‌ها به صورت آنلاین
- ثبت شکایات و درخواست‌های مردمی از طریق اپلیکیشن «تهران من»
- اطلاع‌رسانی لحظه‌ای درباره وضعیت مترو و اتوبوس
- سناریوی واقعی: برای مثال، شهروندی در منطقه ۷ تهران درخواست تعمیر سرویس خیابان خود را ثبت کرد و ظرف ۴۸ ساعت توسط شهرداری پیگیری شد، بدون مراجعه حضوری.
- نتیجه: تجربه راحت‌تر شهروند، افزایش اعتماد عمومی و کاهش زمان رسیدگی به مشکلات شهری را به همراه دارد

- امنیت و سلامت: حس امنیت دیجیتال
- در مناطق پرترافیک مانند میدان ونک و میدان هفت تیر، دوربین‌های هوشمند و سیستم‌های تشخیص حریق نصب شده‌اند.
- هشدارهای فوری در اپلیکیشن‌ها، شهروندان را از حوادث احتمالی مطلع می‌کند
- پایش آنلاین سلامت محیطی بیمارستان‌ها و کلینیک‌ها، مدیریت منابع و بیماران را تسهیل می‌کند
- مانیتورینگ حمل و نقل عمومی برای امنیت مسافران
- سناریوی واقعی: در یکی از ایستگاه‌های مترو، سیستم تشخیص دود هشدار فوری صادر کرد و آتش‌نشانی در کمتر از پنج دقیقه رسیدگی کرد، بدون آسیب به مسافران.
- نتیجه: شهر امن‌تر، پاسخ سریع به بحران‌ها و کاهش خسارات.

چالش‌ها و واقعیت‌ها

با وجود مزایا، هوشمندسازی تهران با چالش‌هایی روبرو است:



محسن عباسی

رئیس اداره بین الملل
مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

مشارکت فعالانه پژوهشگران خارجی

دیپلماسی علمی؛ روایتی نواز مدیریت شهری در گستره بین الملل

در دنیای امروز که مرزهای جغرافیایی جای خود را به شبکه‌ای درهم تنیده از چالش‌ها و فرصت‌های مشترک داده‌اند، کلان‌شهرها به عنوان کانون‌های اصلی زندگی بشر، بیش از پیش به تبادل دانش و تجربه نیازمندند. آلودگی هوا، ترافیک، مدیریت پسماند، بحران آب و نابرابری‌های اجتماعی، معضلاتی نیستند که تنها مختص یک شهر یا کشور خاص باشند؛ بلکه وجوه مشترک تمامی کلان‌شهرهای جهان هستند. در چنین عصری، دیپلماسی علمی و شهری نه یک انتخاب، که یک ضرورت انکارناپذیر است. این نوع از دیپلماسی، به مثابه پلی است که کلان‌شهرهای جهان را برای دستیابی به توسعه پایدار و بهبود کیفیت زندگی شهروندان به یکدیگر متصل می‌کند و بستری برای هم‌اندیشی و یافتن راه‌حل‌های مؤثر فراهم می‌آورد.

و آن را به بستری برای تبادل تجارب زیسته متفاوت در مدیریت شهری تبدیل کرد.

استقبال پرشور و کم‌نظیر جامعه علمی این کشورها از فراخوان جشنواره، پیام‌های روشنی را برای ما در بر داشت. نخست اینکه، این مشارکت گسترده، نشان‌دهنده جایگاه معتبر و قابل اتکای مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران در سطح منطقه و حتی فراتر از آن است. دوم، این رویداد گواهی بر عزم جدی و خدشه‌ناپذیر ما برای ایفای نقشی مؤثر و سازنده در عرصه دیپلماسی علمی و شهری است. ما در مرکز مطالعات بر این باوریم که تعامل سازنده با جامعه علمی بین‌الملل، نه تنها به غنای پژوهش‌های داخلی می‌انجامد، بلکه می‌تواند زمینه‌ساز حل مسائل مشترک شهری از طریق خرد جمعی جهانی باشد.

در راستای تحقق این اهداف والا و به منظور گسترش دامنه تعاملات با کشورهای هم‌سو و هم‌فرهنگ، گامی نوین و مهم در این دوره از جشنواره برداشته شد. برای نخستین بار، سایت عربی جشنواره نیز راه‌اندازی شد تا پژوهشگران و علاقه‌مندان حوزه مدیریت شهری در کشورهای عربی بتوانند به راحتی و به زبان مادری خود با محورهای جزئیات جشنواره آشنا شده و آثار خود را ارسال کنند. این ابتکار، که با استقبال خوبی به ویژه از سوی پژوهشگران عراقی مواجه شد، نشان‌دهنده رویکرد فراگیر

مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، به عنوان نهادی پیشرو در عرصه پژوهش و سیاست‌گذاری شهری پایتخت ایران، با درک عمیق این ضرورت تاریخی، هفدهمین دوره جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری را به عرصه‌ای برای ظهور و شکوفایی همکاری‌های فراملی تبدیل کرده است.

این رویداد مهم، که در طول ۱۶ دوره گذشته عمدتاً بر محور توانمندی‌های داخلی متمرکز بود، امسال با نگاهی راهبردی به فراسوی مرزها، گامی بلند در مسیر بین‌المللی‌سازی پژوهش‌های شهری برداشته است.

به عنوان رئیس اداره بین‌الملل مرکز مطالعات و عضو کمیته هماهنگی و اجرایی این رویداد بزرگ علمی، به اطلاع می‌رسانم که این دوره از جشنواره، بی‌تردید نقطه عطفی در تاریخ این رویداد محسوب می‌شود. شاهد آن بودیم که برای نخستین بار، مشارکت بین‌المللی چشمگیری در جشنواره شکل گرفت که فراتر از مرزهای ایران اسلامی، توانست جمعی از برجسته‌ترین پژوهشگران و اندیشمندان حوزه شهری را گرد هم آورد.

حاصل این تلاش، مشارکت فعالانه پژوهشگرانی از ۸ کشور جهان شامل اندونزی، مالزی، بوسنی و هرزگوین، آمریکا، هند، پاکستان، کانادا و عراق بود. این تنوع جغرافیایی، نه تنها از نظر کمی، بلکه از نظر کیفی و غنای فرهنگی، به غنای جشنواره افزود

مرکز مطالعات برای ایجاد پلی ارتباطی با تمامی کشورهای منطقه و جهان اسلام است و گامی مؤثر در جهت تقویت همکاری‌های علمی با جهان عرب محسوب می‌شود.

آثار ارزشمند ارسالی از سوی پژوهشگران داخلی و بین‌المللی، که در ۲۳ محور تخصصی مدیریت شهری همچون حمل و نقل پایدار، شهر هوشمند، تاب‌آوری شهری، حکمروایی شفاف و مشارکت شهروندی، اقتصاد شهری و محیط زیست تعریف شده بود، اکنون در حال ارزیابی دقیق توسط هیئت داوران متشکل از صاحب‌نظران برجسته داخلی و بین‌المللی است.

ان‌شاءالله در آیین اختتامیه باشکوه هفدهمین جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری، شاهد معرفی برگزیدگان و تجلیل از برترین‌های این رویداد علمی خواهیم بود.

بی‌تردید، این رویداد تنها یک نقطه شروع است. هفدهمین جشنواره را می‌توان سرآغازی برای شکل‌گیری همکاری‌های پایدار

و بلندمدت علمی میان تهران و سایر کلان‌شهرهای جهان دانست. ما در مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، خود را متعهد و موظف به تداوم این مسیر پرافتخار می‌دانیم. برنامه ما فراتر از برگزاری یک جشنواره، تقویت شبکه پژوهشگران بین‌المللی در حوزه مدیریت شهری، ایجاد بانک اطلاعاتی از متخصصان جهانی این عرصه، و زمینه‌سازی برای انجام پروژه‌های مشترک پژوهشی با مراکز علمی معتبر جهان است.

در پایان، مراتب سپاس و قدردانی صمیمانه خویش را از تمامی همکاران پرتلاش و بی‌ادعا در مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران اعلام می‌دارم. همچنین از همه پژوهشگران بین‌المللی که با اعتماد به این رویداد علمی و مشارکت فعال خود، بر غنای علمی و اعتبار جهانی آن افزودند، کمال تشکر را دارم. این همراهی و اعتماد، مسئولیت ما را برای فردایی بهتر و شهری زیست‌پذیرتر برای تمامی شهروندان جهان دوچندان می‌کند.





احسان قادیری نژاد

مدیر سامانه‌های هوشمند
سازمان تاکسیرانی شهر تهران

مکان یابی و مدیریت هوشمند شبکه شارژ تاکسی‌های برقی

افزایش آلودگی هوا و مصرف سوخت‌های فسیلی در کلان‌شهر تهران ضرورت گذار به حمل‌ونقل پاک را بیش از پیش نمایان ساخته است. در این میان، برقی‌سازی ناوگان تاکسیرانی به عنوان یکی از مؤثرترین راهکارها برای کاهش انتشار آلاینده‌ها مطرح است. با این حال، توسعه تاکسی‌های برقی بدون ایجاد زیرساخت مناسب شارژ، با چالش‌های جدی مواجه خواهد شد. یکی از مهم‌ترین چالش‌ها، توزیع نامتوازن ظرفیت شبکه برق در سطح شهر تهران است؛ به گونه‌ای که در برخی مناطق، شبکه با فشار بار بالا مواجه بوده و در مناطق دیگر ظرفیت بلااستفاده وجود دارد. علاوه بر این، محدودیت‌های تولید برق، کمبود فضاهای مناسب برای احداث ایستگاه شارژ، و ضرورت رعایت عدالت فضایی، برنامه‌ریزی زیرساخت شارژ را پیچیده‌تر می‌کند.

توزیع ناهمگون ظرفیت است؛ به طوری که در برخی مناطق، به ویژه مناطق مرکزی و پرجمعیت، شبکه با بار بالا مواجه بوده و توسعه مصرف جدید می‌تواند منجر به اختلال شود، در حالی که در مناطق دیگر ظرفیت مازاد وجود دارد. این وضعیت، مکان‌یابی ایستگاه‌های شارژ را به مسئله‌ای پیچیده تبدیل می‌کند. از سوی دیگر، محدودیت تولید برق در سطح ملی و افزایش تقاضای انرژی، ضرورت مدیریت مصرف را دوچندان کرده است. بنابراین، توسعه زیرساخت شارژ بدون توجه به مدیریت بار می‌تواند پایداری شبکه را تهدید کند. علاوه بر مسائل فنی، دسترسی به زمین و فضاهای مناسب نیز چالشی جدی در شهرهای متراکم است. در تهران، فضاهای در اختیار شهرداری و سازمان تاکسیرانی نظیر پایانه‌ها، پارکینگ‌ها و اراضی خدماتی می‌تواند نقش مهمی در استقرار ایستگاه‌های شارژ ایفا کند.

در برنامه‌ریزی زیرساخت‌های شهری، توزیع عادلانه خدمات از اهمیت بالایی برخوردار است. تجربه بسیاری از شهرهای جهان نشان می‌دهد که فناوری‌های نوین اغلب ابتدا در مناطق برخوردار توسعه می‌یابند و مناطق کم‌برخوردار با تأخیر به آن‌ها دسترسی پیدا می‌کنند. چنین وضعیتی می‌تواند شکاف اجتماعی و فضایی را تشدید کند. در مورد شبکه شارژ تاکسی برقی، تمرکز ایستگاه‌ها

پژوهش حاضر با هدف ارائه چارچوبی برای مکان‌یابی و مدیریت هوشمند شبکه شارژ تاکسی برقی در تهران، معیارهایی شامل ظرفیت شبکه برق، الگوی تقاضای سفر، دسترسی به فضاهای شهری در اختیار شهرداری و سازمان تاکسیرانی، شاخص‌های زیست‌محیطی و پایداری اقتصادی را مورد بررسی قرار می‌دهد. نتایج نشان می‌دهد استفاده از رویکرد مدیریت هوشمند شارژ و توزیع متوازن ایستگاه‌ها می‌تواند ضمن کاهش فشار بر شبکه برق، به بهبود کیفیت هوا، افزایش بهره‌وری ناوگان و تحقق عدالت در دسترسی به خدمات کمک کند.

آلودگی هوا یکی از مهم‌ترین چالش‌های زیست‌محیطی کلان‌شهر تهران محسوب می‌شود و بخش قابل توجهی از این آلودگی ناشی از منابع متحرک، به ویژه ناوگان حمل‌ونقل شهری است. تاکسی‌ها به دلیل پیمایش روزانه بالا و فعالیت مستمر، سهم قابل توجهی در مصرف سوخت و انتشار آلاینده‌ها دارند. در سال‌های اخیر، توسعه تاکسی‌های برقی به عنوان راهکاری مؤثر برای کاهش آلودگی هوا و حرکت به سمت شهر پایدار مورد توجه سیاست‌گذاران قرار گرفته است. با وجود مزایای زیست‌محیطی، استقرار ناوگان برقی بدون زیرساخت مناسب شارژ با مشکلات عملیاتی و اقتصادی همراه خواهد بود. شبکه برق تهران دارای

در مناطق خاص نه تنها عدالت دسترسی را نقض می‌کند، بلکه موجب افزایش سفرهای بدون مسافر برای رسیدن به محل شارژ و در نتیجه کاهش بهره‌وری ناوگان می‌شود.

بنابراین، لحاظ کردن شاخص‌های عدالت فضایی در کنار معیارهای فنی و اقتصادی، برای طراحی شبکه‌ای کارآمد و پایدار ضروری است. در این پژوهش، مکان‌یابی ایستگاه‌های شارژ بر اساس مجموعه‌ای از معیارهای چندبعدی انجام می‌شود. این معیارها شامل ظرفیت شبکه برق، الگوی تقاضای سفر تاکسی‌ها، دسترسی به فضاهای مناسب شهری، ملاحظات زیست‌محیطی و شاخص‌های اقتصادی است. داده‌های مربوط به تراکم سفر، مراکز تولید و جذب سفر و موقعیت پایانه‌های تاکسیرانی برای شناسایی نقاط مناسب مورد استفاده قرار می‌گیرد. به‌منظور کاهش فشار بر شبکه برق، رویکرد مدیریت هوشمند شارژ نیز در نظر گرفته می‌شود. در این رویکرد، زمان‌بندی شارژ بر اساس میزان بار شبکه تنظیم شده و از تمرکز همزمان شارژ در ساعات اوج مصرف جلوگیری می‌شود. این روش می‌تواند بدون نیاز به توسعه گسترده زیرساخت برق، امکان بهره‌برداری از ناوگان برقی را فراهم کند.

نتایج نشان می‌دهد که مکان‌یابی ایستگاه‌های شارژ صرفاً بر اساس تقاضای سفر نمی‌تواند پاسخگوی نیازهای شبکه برق و ملاحظات عدالت فضایی باشد. ترکیب معیارهای فنی، اقتصادی و اجتماعی منجر به توزیع متوازن‌تری از ایستگاه‌ها در سطح

شهر می‌شود. همچنین، استفاده از فضاهای موجود در اختیار شهرداری و سازمان تاکسیرانی می‌تواند هزینه‌های احداث را به‌طور قابل توجهی کاهش دهد. مدیریت هوشمند شارژ نیز نقش مهمی در کاهش فشار بر شبکه برق دارد. با توزیع زمانی شارژ و استفاده از ظرفیت‌های بلااستفاده شبکه در ساعات کم‌باری، امکان پشتیبانی از تعداد بیشتری تاکسی برقی فراهم می‌شود. علاوه بر این، توسعه ناوگان برقی می‌تواند به کاهش قابل توجه آلاینده‌های هوا و بهبود سلامت عمومی شهروندان کمک کند. توسعه تاکسی‌های برقی در تهران بدون برنامه‌ریزی دقیق برای زیرساخت شارژ امکان‌پذیر نیست.

این پژوهش نشان می‌دهد که مکان‌یابی بهینه ایستگاه‌های شارژ باید به‌صورت همزمان به ظرفیت شبکه برق، محدودیت تولید انرژی، الگوهای سفر، دسترسی به فضاهای شهری، عدالت فضایی و پایداری اقتصادی توجه کند. استفاده از مدیریت هوشمند شارژ و بهره‌گیری از فضاهای موجود شهری می‌تواند راهکاری عملی و کم‌هزینه برای توسعه این زیرساخت باشد. اجرای چنین رویکردی نه تنها به کاهش آلودگی هوا و مصرف سوخت‌های فسیلی کمک می‌کند، بلکه موجب افزایش بهره‌وری ناوگان تاکسیرانی، بهبود کیفیت خدمات و حرکت به سمت شهری پایدار و پاک خواهد شد. نتایج این پژوهش می‌تواند مبنای تصمیم‌گیری مدیران شهری برای توسعه زیرساخت شارژ در کلان‌شهر تهران قرار گیرد.





محمد رضا عیسی زاده

کارشناس مسئول معاونت هوشمندسازی
سازمان تاکسیرانی تهران

حکمرانی فناورانه و هوشمند در مدیریت زیرساخت شارژ خودروهای برقی

گسترش ناوگان تاکسی‌های برقی در کلان‌شهرها فرصتی بی‌بدیل برای کاهش آلودگی، بهبود کیفیت هوای شهری و افزایش بهره‌وری انرژی به‌شمار می‌آید؛ با این حال، تحقق این هدف بدون حکمرانی هوشمند داده، مدیریت بار شبکه و یکپارچه‌سازی نهادهای اجرایی امکان‌پذیر نیست. این یادداشت با رویکرد مدیریتی و سیاست‌گذاری شهری، شش محور حیاتی را در توسعه زیرساخت‌های شارژ تاکسی‌های برقی تبیین می‌کند؛ از جمله مدیریت هوشمند بار شبکه و استفاده از ظرفیت دانشگاه‌ها در طراحی زیرساخت‌های بومی، تا تجمیع داده‌ها، یکپارچه‌سازی سامانه‌ها و استقرار سامانه نگهداری پیشگیرانه. همچنین بر ضرورت ایجاد مراکز پشتیبانی تخصصی، بهره‌گیری از تبلیغات دیجیتال برای ترویج فرهنگ استفاده از ناوگان برقی، و تشکیل کارگروه هماهنگ نهادی برای نظارت بر کیفیت خدمات تأکید شده است. این راهبردها در مجموع، چارچوبی عملی برای گذار پایدار شهرداری‌ها به حمل‌ونقل برقی هوشمند فراهم می‌سازند.

مقدمه

پایداری زیست‌محیطی شهرها دیگر نه یک انتخاب، بلکه ضرورتی فوری در حکمرانی شهری معاصر است. یکی از ارکان این تحول، گذار از ناوگان سوخت فسیلی به ناوگان پاک و کم‌کربن، به‌ویژه در حوزه تاکسی‌های شهری است. تهران در مسیر تحقق این گذار با چالش‌های چندوجهی روبه‌رو است؛ چالش‌هایی که از فشار بر شبکه توزیع برق تا کمبود زیرساخت‌های نگهداری، فقدان استانداردهای بومی و نبود نظام حکمرانی داده‌ی منسجم را دربرمی‌گیرد. در چنین شرایطی، نقش مدیریت شهری از «مجری پروژه‌های عمرانی» به «سیاست‌گذار یک نظام هوشمند انرژی و داده» تغییر یافته است.

توسعه زیرساخت شارژ تاکسی‌های برقی، تنها با خرید تجهیزات یا نصب ایستگاه‌ها محقق نمی‌شود؛ بلکه به هم‌افزایی نهادهای دانشگاهی، شرکت‌های برق، پیمانکاران خصوصی و واحدهای بهره‌بردار شهری نیاز دارد. این هم‌افزایی در گرو شکل‌گیری ساختاری یکپارچه از حکمرانی داده، مدیریت هوشمند انرژی، نظام نگهداری پیشگیرانه و سازوکارهای پشتیبانی فنی است. یادداشت حاضر می‌کوشد با رویکرد مدیریتی و مبتنی بر تجربه اجرایی، نقشه

راهی شش محوره برای توسعه پایدار زیرساخت شارژ تاکسی‌های برقی ارائه کند که می‌تواند الگوی عملی سایر شهرهای کشور نیز قرار گیرد.

مدیریت هوشمند بار و پایداری شبکه برق

بزرگ‌ترین چالش توسعه زیرساخت شارژ، تحمیل بار ناگهانی و غیرقابل پیش‌بینی بر شبکه توزیع برق است. رویکرد مدیریت شهری نباید صرفاً تأسیس زیرساخت، بلکه مدیریت سمت تقاضا باشد.

استفاده از ظرفیت‌های تخصصی مراکز پژوهشی و مطالعات آماری و پایش مستمر بازده زیرساخت

توسعه زیرساخت شارژ یک مسئله صرفاً اجرایی نیست، بلکه نیازمند دانش فنی پیشرفته در حوزه‌های مدل‌سازی بار، بهینه‌سازی مکان‌یابی و طراحی استانداردهای فنی است. تحلیل داده‌های مصرف و خرابی ایستگاه‌ها، مدل‌سازی رفتار رانندگان، پایش‌بینی تقاضا و اصلاح سیاست‌های توسعه‌ای بر اساس خروجی این مطالعات از مهمترین مسائلی هستند که نگاه ویژه‌ای را می‌طلبند.

● حکمرانی داده و یکپارچه سازی سامانه ها

تجمیع داده های تمامی پیمانکاران و ذی نفعان در یک مرکز داده شهرداری و الزامی سازی اتصال به پلتفرم واحد برای مدیریت عملکرد، گزارش دهی و تصمیم گیری مبتنی بر شواهد.

● افزایش قابلیت اطمینان ایستگاه ها و پشتیبانی ناوگان

استقرار یک سیستم مدیریت نگهداری برای ایستگاه های شارژ، با هدف انجام بازرسی ها و اقدامات پیشگیرانه منظم و راه اندازی مراکز سرویس و تعمیرات تخصصی برای خودروهای برقی.

● ترویج و فرهنگ سازی هوشمند با تبلیغات دیجیتال

به کارگیری ابزارهای مکان محور برای اطلاع رسانی، تشویق به شارژ خارج از پیک، شفاف سازی منافع اقتصادی تاکسی های برقی با استفاده از رسانه های هوشمند شهری و ارائه پلتفرم های تبلیغاتی دیجیتال مانند آپارات

● حکمرانی هماهنگ نهادی و نظارت بر کیفیت اجرا

تشکیل کارگروه مشترک میان شهرداری، وزارت نیرو و بخش خصوصی برای نظارت جامع بر استانداردهای فنی، کیفیت تجهیزات و انطباق با سیاست های کلان کشور.

توسعه زیرساخت شارژ یک مسئله صرفاً اجرایی نیست، بلکه نیازمند دانش فنی پیشرفته در حوزه های مدل سازی بار، بهینه سازی مکان یابی و طراحی استانداردهای فنی است. تحلیل داده های مصرف و خرابی ایستگاه ها، مدل سازی رفتار رانندگان، پیش بینی تقاضا و اصلاح سیاست های توسعه ای بر اساس خروجی این مطالعات از مهمترین مسائلی هستند که نگاه ویژه ای را می طلبند

● نتیجه گیری

توسعه موفق تاکسی های برقی در شهر تهران، نه یک پروژه فنی، بلکه یک پروژه حکمرانی شهری است. موفقیت در این عرصه مستلزم حرکت از اقدامات جزیره ای به سوی یک رویکرد سیستمی و یکپارچه است که در آن، مدیریت شبکه برق، دانش دانشگاهی، داده های یکپارچه و قابلیت اطمینان عملیاتی، ستون های اصلی را تشکیل می دهند. مدیریت شهری باید با تعریف دقیق ذی نفعان، ایجاد مرکز واحد مدیریت داده ها و الزام پیمانکاران به پیروی از یک استاندارد واحد نرم افزاری و سخت افزاری، تضمین کند که توسعه ناوگان برقی، منجر به ارتقاء کیفیت زندگی شهری خواهد شد.





آذین عطانی

کارشناس شهرسازی معماری اداره بررسی معاونت
بررسی و پیگیری ویژه اداره کل حوزه شهردار

شهر خوب، شهری است که از ارتفاع نگاه کودک دیده شود کودکان؛ میهمانان کوچک، منتقدان بزرگ شهر

مراسم امسال روز جهانی شهرساز، صحنه‌ای متفاوت از سال‌های گذشته را رقم زد؛ صحنه‌ای که در آن نه مدیران شهری، نه استادان دانشگاه و نه متخصصان برنامه‌ریزی، بلکه کودکان به عنوان میهمانان ویژه و سخنگویان اصلی حضور داشتند. این جابه‌جایی نمادین در ترکیب مخاطبان، در واقع تغییری معرفتی در نگرش به شهر و شهرسازی را بازتاب می‌داد؛ تغییری که از نگاه بالا به پایین متخصصان به سوی شنیدن صدای کاربران واقعی فضاهای شهری حرکت می‌کند. آنچه این رویداد را متمایز ساخت، نه صرفاً حضور کودکان، بلکه محتوای مطالبات آنان بود؛ مطالباتی که با سادگی بیان اما با عمق معنا، کاستی‌های ساختاری شهرهای معاصر را آشکار ساخت.

تخصصی بر آن تأکید می‌شود. شگفتی اصلی این رویداد در آن بود که سخنان کودکان، نوعی «آینه انتقادی» در برابر ساختار مدیریت شهری قرار داد. هنگامی که کودک هشت ساله‌ای از نبود مسیر امن برای رسیدن به مدرسه سخن می‌گوید، در حقیقت به نقص در نظام برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری اشاره می‌کند. زمانی که کودکی از کمبود فضای بازی در محله خود گلایه می‌کند، به شکاف میان استانداردهای کاربری زمین و واقعیت اجرایی اشاره دارد. این نکات نشان می‌دهد که شهر نه تنها برای کودکان طراحی نشده، بلکه در بسیاری موارد به فضایی نامتناسب با نیازهای آنان تبدیل شده است. چنین وضعیتی پیامدی فراتر از نارضایتی لحظه‌ای دارد؛ زیرا تجربه کودکی در شهر، بنیان شکل‌گیری رابطه فرد با محیط شهری در بزرگسالی را می‌سازد. از منظر نظری، شهر دوستدار کودک مفهومی است که در دهه‌های اخیر در ادبیات برنامه‌ریزی شهری جایگاه ویژه‌ای یافته است. این رویکرد بر این اصل استوار است که اگر شهری برای کودکان مناسب باشد، برای همه شهروندان مناسب خواهد بود. کودکان حساس‌ترین گروه نسبت به نارسایی‌های محیطی‌اند؛ بنابراین شاخص‌های مطلوبیت شهری در آنان زودتر آشکار می‌شود. به بیان دیگر، کودک شاخص زنده کیفیت فضا است. اگر کودکی نتواند با امنیت و آسایش در خیابان حرکت کند، سالمند نیز نخواهد توانست؛ اگر فضای بازی برای کودک وجود نداشته باشد، فضای تعامل اجتماعی برای جامعه نیز شکل نخواهد گرفت. از دیدگاه برنامه‌ریزی مشارکتی، حضور کودکان

کودکان در این مراسم، شهر را نه از منظر نقشه‌های طرح جامع و تفصیلی، بلکه از دریچه تجربه زیسته خود توصیف کردند. آنان درباره کالبد شهر سخن گفتند؛ از پیاده‌روهای ناهموار، معابر خطرناک، ساختمان‌های بی‌هویت و فضاهای بی‌روحي که نه امکان بازی دارند و نه امنیت حضور. در حوزه حمل و نقل، دغدغه‌هایشان به شکل شگفت‌آوری دقیق بود؛ نبود مسیرهای ایمن دوچرخه، ترس از عبور از خیابان‌ها، سرعت بالای خودروها و فقدان فضاهای مخصوص حرکت کودکان. این نکات نشان می‌دهد که ادراک فضایی کودکان، برخلاف تصور رایج، سطحی یا احساسی نیست، بلکه واجد منطق تجربی و تحلیل محیطی است؛ تحلیلی که اگرچه در قالب واژگان ساده بیان می‌شود، اما در واقع ترجمانی از نیازهای بنیادی انسان در محیط شهری است.

بخش قابل توجهی از سخنان کودکان به بوستان‌ها و فضاهای بازی اختصاص داشت. آنان نه تنها کمبود این فضاها را مطرح کردند، بلکه کیفیت پایین بسیاری از آن‌ها را نیز مورد انتقاد قرار دادند. از نگاه آنان، پارک صرفاً فضای سبز نیست؛ بلکه محیطی برای تعامل اجتماعی، تجربه طبیعت، تخلیه انرژی و شکل‌گیری خاطره است. این برداشت، کاملاً با نظریه‌های معاصر برنامه‌ریزی شهری همسو است که فضاهای عمومی را بستر شکل‌گیری سرمایه اجتماعی و حس تعلق مکانی می‌دانند. در واقع کودکان بدون آگاهی از ادبیات نظری شهرسازی، همان اصولی را بیان کردند که سال‌هاست در متون



هنگامی که کودک هشت ساله‌ای از نبود مسیر امن برای رسیدن به مدرسه سخن می‌گوید، در حقیقت به نقص در نظام برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری اشاره می‌کند. زمانی که کودکی از کمبود فضای بازی در محله خود گلایه می‌کند، به شکاف میان استانداردهای کاربری زمین و واقعیت اجرایی اشاره دارد. این نکات نشان می‌دهد که شهر نه تنها برای کودکان طراحی نشده، بلکه در بسیاری موارد به فضایی نامتناسب با نیازهای آنان تبدیل شده است

اتخاذ شود؛ رویکردی که در آن برنامه‌ریزی برای کودک نه یک اقدام حاشیه‌ای، بلکه اصل راهبردی تلقی شود. این امر مستلزم بازنگری در استانداردهای طراحی فضاهای عمومی، اصلاح سیاست‌های حمل‌ونقل، افزایش سرانه فضاهای بازی، ارتقای ایمنی محیطی و مهم‌تر از همه، نهادینه‌سازی مشارکت کودکان در فرایند تصمیم‌سازی است. تحقق چنین هدفی تنها با همکاری میان نهادهای مدیریت شهری، نظام آموزشی، خانواده‌ها و متخصصان ممکن خواهد بود. در جمع‌بندی می‌توان گفت مراسم امسال روز جهانی شهرساز، بیش از آنکه یک برنامه نمادین باشد، یک تجربه معرفتی بود؛ تجربه‌ای که نشان داد گاه برای فهم پیچیده‌ترین مسائل شهری باید به ساده‌ترین صداها گوش داد. کودکان با نگاه بی‌واسطه خود، حقیقتی بنیادین را یادآور شدند: شهر خوب، شهری است که از ارتفاع نگاه کودک دیده شود. اگر برنامه‌ریزان شهری بتوانند جهان را از این زاویه بنگرند، شاید شهرهای آینده نه تنها کارآمدتر، بلکه انسانی‌تر، شاداب‌تر و عادلانه‌تر باشند.

در چنین مراسمی یک تجربه نمادین اما معنادار محسوب می‌شود. مشارکت در شهرسازی غالباً به جلسات تخصصی و نظرسنجی‌های رسمی محدود می‌شود، در حالی که این رویداد نشان داد مشارکت واقعی زمانی شکل می‌گیرد که صداهای خاموش نیز شنیده شوند. کودکان معمولاً در فرایندهای تصمیم‌گیری شهری نادیده گرفته می‌شوند، زیرا تصور می‌شود توان تحلیل ندارند؛ اما این مراسم ثابت کرد که آنان نه تنها قادر به بیان نیازهای خود هستند، بلکه می‌توانند دیدگاه‌هایی ارائه دهند که بزرگسالان از آن غافل مانده‌اند. نکته قابل تأمل دیگر، جنبه آموزشی این تجربه بود. هنگامی که کودکان در فضایی رسمی درباره شهر سخن گفتند، در واقع تمرین شهروندی فعال را تجربه کردند. این تجربه، نوعی آموزش غیرمستقیم دموکراسی شهری است؛ آموزشی که در آن کودک می‌آموزد شهر متعلق به اوست و حق دارد درباره آن نظر دهد. چنین فرایندی در بلندمدت می‌تواند نسلی از شهروندان مسئول، آگاه و مشارکت‌جو پرورش دهد؛ نسلی که نه مصرف‌کننده صرف فضا، بلکه سازنده و نگهدارنده آن خواهد بود. با این حال، مهم‌ترین پیام این رویداد در جمله‌ای خلاصه می‌شود: شهرهای ما هنوز برای کودکان ساخته نشده‌اند. این واقعیت نه یک شعار، بلکه نتیجه مشاهده میدانی و اعتراف ضمنی نظام برنامه‌ریزی شهری است. خیابان‌های ناامن، آلودگی هوا، کمبود فضاهای سبز، فقدان امکانات بازی خلاقانه و طراحی‌های کالبدی بزرگسال‌محور، همگی نشان می‌دهد که کودک در اولویت طراحی قرار ندارد. حال آنکه اگر کودکان را آینده‌سازان شهر بدانیم، بی‌توجهی به نیازهای آنان به معنای بی‌توجهی به آینده شهر است.

بنابراین، ضرورت دارد رویکردی نوین در سیاست‌گذاری شهری



طاهره چرخ تابیان

پژوهشگر گروه مطالعات میوه و تره بار،
آرامستان‌ها و ساماندهی صنایع و مشاغل

آرامستان‌های شهری: بازاندیشی در مدیریت پایدار و اسلامی

نقش مهم آرامستان‌ها در فرهنگ و جامعه

آرامستان‌ها فراتر از محل دفن متوفیان، بخشی از هویت فرهنگی، اجتماعی و محیط‌زیستی شهرها هستند. با رشد جمعیت و توسعه شهری، مدیریت این فضاها به چالشی مهم تبدیل شده است. شهرهایی با جمعیت بالا، از جمله تهران، با محدودیت زمین و نیاز به خدمات با کیفیت روبه‌رو هستند. در ایران، آرامستان‌ها باید با اصول اسلامی هماهنگ باشند و کرامت انسانی متوفیان حفظ شود. مطالعه تجارب جهانی می‌تواند راهکارهایی برای توسعه آرامستان‌های پایدار و کارآمد ارائه دهد، به گونه‌ای که هم ارزش‌های دینی و فرهنگی رعایت شود و هم از زمین شهری بهینه استفاده شود.

حداقل مصالح غیر قابل بازیافت در محل دفن قرار می‌گیرد. زمین آرامستان‌ها به فضای سبز تبدیل می‌شود و درختان و گل‌ها جایگزین سنگ‌های قبر شده‌اند.

در انگلستان، دفن بدون تابوت‌های چوبی سنگین و استفاده از کفن‌های طبیعی با مواد قابل بازیافت مرسوم شده است. بسیاری از خانواده‌ها ترجیح می‌دهند محل دفن شبیه پارک و فضای آرام و طبیعی باشد. در هلند، مدل دفن عمودی و چند لایه برای کاهش استفاده از زمین معرفی شده است؛ خانواده‌ها می‌توانند آرامستان‌ها را با فضای سبز و باغ‌های یادبود ترکیب کنند.

در بسیاری از کشورهای اروپایی، آرامستان‌ها به بخشی از فضای سبز شهری تبدیل شده‌اند که به آنها آرامستان‌های سبز و محیط‌زیستی گفته می‌شود. در کشور سوئد، شهر استکهلم نمونه‌ای موفق است که آرامستان‌ها هم محل دفن و هم پارک شهری هستند و محیطی آرام برای بازدیدکنندگان و شهروندان فراهم می‌کنند. این رویکرد نه تنها به حفظ محیط‌زیست کمک می‌کند، بلکه امکان ایجاد تعاملات اجتماعی و فرهنگی را نیز فراهم می‌سازد.

● مثال‌های اسلامی:

در مالزی، آرامستان‌های اسلامی با رعایت جهت قبله و دفن در خاک ایجاد شده‌اند. کفن‌ها باید مطابق سنت اسلامی باشند و از مواد غیر قابل تجزیه استفاده نمی‌شود. در عین حال، فضای سبز و

یکی از مهم‌ترین چالش‌های مدیریت آرامستان‌ها، محدودیت زمین در مناطق شهری است. در لندن، بسیاری از آرامستان‌ها پر شده‌اند و مقامات مجبور شده‌اند از راهکارهایی مانند دفن مجدد یا ایجاد آرامستان‌های جدید در حومه شهر استفاده کنند. سیستم رزرو آنلاین آرامستان‌ها نیز به مدیریت بهینه فضای محدود کمک کرده است. توکیو با استفاده از فناوری دیجیتال، امکان رزرو قبور و مدیریت اطلاعات متوفیان را فراهم کرده و خانواده‌ها می‌توانند از راه دور خدمات مورد نیاز را پیگیری کنند. این تجربه‌ها نشان می‌دهند که تهران نیز می‌تواند با ایجاد آرامستان‌های منطقه‌ای و بهره‌گیری از سامانه‌های دیجیتال، فضای موجود را به شکل بهینه مدیریت کند و از ازدحام و کمبود زمین جلوگیری کند.

● دفن پایدار: رویکردهای غیر اسلامی و اسلامی

با افزایش آگاهی محیط‌زیستی، دفن پایدار به یکی از موضوعات روز در مدیریت آرامستان‌ها تبدیل شده است. دفن پایدار به معنای کاهش تأثیرات زیست‌محیطی تدفین، استفاده بهینه از زمین، و حفظ منابع طبیعی است.

● مثال‌های غیر اسلامی:

در آلمان و سوئد، آرامستان‌های سبز (Green Cemeteries) ایجاد شده‌اند که از کفن‌های زیست‌تجزیه‌پذیر استفاده می‌شود و

در بسیاری از کشورهای اروپایی، آرامستان‌ها به بخشی از فضای سبز شهری تبدیل شده‌اند که به آنها آرامستان‌های سبز و محیط‌زیستی گفته می‌شود. در کشور سوئد، شهر استکهلم نمونه‌ای موفق است که آرامستان‌ها هم محل دفن و هم پارک شهری هستند و محیطی آرام برای بازدیدکنندگان و شهروندان فراهم می‌کنند

زمان و افزایش رضایت خانواده‌ها می‌شوند. برای تهران، توسعه خدمات دیجیتال می‌تواند مزایای مشابهی داشته باشد:

- رزرو قبور و مدیریت نوبت‌ها به صورت آنلاین
- اطلاع‌رسانی به خانواده‌ها درباره وضعیت قبور
- آرشو دیجیتال اطلاعات متوفیان
- ارائه اطلاعات درباره تاریخچه و خدمات آرامستان

این خدمات همزمان با حفظ حرمت متوفیان و رعایت اصول اسلامی، تجربه بازدیدکنندگان و خانواده‌ها را بهبود می‌بخشد.

● اهمیت اجتماعی و تعاملات انسانی

آرامستان‌ها نه تنها محل دفن، بلکه محل برخی از تعاملات اجتماعی نیز هستند. مطالعات نشان می‌دهد بازدید از آرامستان‌ها می‌تواند پیوندهای اجتماعی را تقویت کند، به ویژه در جوامعی که فرهنگ بازدید و یادبود متوفیان اهمیت دارد. در ایران، آرامستان‌ها به عنوان مکان تعاملات اجتماعی در محله‌ها شناخته می‌شوند و حفظ این نقش می‌تواند باعث افزایش دلبستگی مکانی و حس تعلق شهروندان شود.

● جمع بندی:

در ایران، مدیریت آرامستان‌ها باید با اصول اسلامی هماهنگ باشد؛ از جمله دفن در خاک با رعایت جهت قبله، حفظ کرامت متوفیان، نظم‌دهی به قبور و فراهم کردن فضایی آرام برای سوگواران و برگزاری مراسم مذهبی. برای بهبود وضعیت آرامستان‌های تهران، تدوین برنامه جامع مدیریت، ایجاد آرامستان‌های سبز و پایدار، دیجیتال‌سازی خدمات، تقویت نقش فرهنگی و اجتماعی این فضاها، آموزش شهروندان، و ارتقای زیرساخت‌ها و امکانات رفاهی ضروری است. همچنین توسعه دفن پایدار با استفاده از کفن‌های زیست‌تجزیه‌پذیر و طراحی فضای سبز اهمیت دارد. در مجموع، آرامستان‌ها بخشی از هویت فرهنگی و محیط شهری هستند و مدیریت نوین آنها می‌تواند ضمن حفظ ارزش‌های دینی، کیفیت زندگی شهری را نیز ارتقا دهد.

درختکاری برای ایجاد محیط آرام برای بازدیدکنندگان در نظر گرفته شده است.

در اندونزی، آرامستان‌های اسلامی پایدار با طراحی منطبق بر احکام دینی و حفاظت از محیط زیست ساخته شده‌اند. استفاده از کفن‌های زیست‌تجزیه‌پذیر و حفظ فاصله قبور از یکدیگر، با رعایت جهت قبله و کرامت انسانی، رعایت می‌شود.

نمونه آرامستانهای سبز و محیط‌زیستی در کشورهای اسلامی، مانند کوالالامپور و اندونزی است، که آرامستان‌ها ضمن رعایت اصول اسلامی، با پوشش گیاهی و طراحی پایدار محیطی سالم و آرام ایجاد کرده‌اند. در این کشورها، آرامستان‌ها به عنوان محلی برای یادبود متوفیان و آرامش بازدیدکنندگان در نظر گرفته شده است.

برای تهران، می‌توان ترکیبی از این دو رویکرد را پیاده‌سازی کرد: دفن مطابق اصول اسلامی، استفاده از کفن‌های طبیعی، ایجاد فضای سبز، و کاهش مصالح غیرقابل بازیافت و همزمان ارائه امکانات رفاهی برای بازدیدکنندگان. به طور کلی می‌توان، آرامستان‌ها را از چند بعد در نظر گرفت و در واقع از ابعاد مختلف مورد بررسی قرار داد.

● ابعاد فرهنگی و اجتماعی

آرامستان‌ها نقش مهمی در فرهنگ و جامعه دارند. در اروپا، آرامستان‌هایی مانند پرلاشز پاریس و هاپگیت لندن علاوه بر محل دفن مشاهیر، جاذبه‌های فرهنگی و گردشگری نیز محسوب می‌شوند. بازدیدکنندگان می‌توانند ضمن یادبود، با تاریخ و هنر مرتبط با آرامستان‌ها آشنا شوند. در ایران، آرامستان‌ها نیز ارزش فرهنگی و معنوی بالایی دارند. بسیاری از آرامستان‌ها محل یادبود نسل‌های گذشته هستند و به عنوان فضایی برای بازتاب هویت جمعی و مذهبی شهروندان محسوب می‌شوند.

حفظ هویت فرهنگی و معنوی این فضاها اهمیت زیادی دارد؛ زیرا توسعه شهری، محدودیت زمین و افزایش تقاضا برای کاربری‌های شهری می‌تواند آرامستان‌ها را تحت فشار قرار دهد. تغییر کاربری یا کاهش مساحت این فضاها ممکن است به از دست رفتن بخشی از ارزش‌های تاریخی، فرهنگی و معنوی آنها منجر شود.

● خدمات هوشمند و دیجیتال

تجربه‌های جهانی نشان می‌دهد که دیجیتال‌سازی می‌تواند مدیریت آرامستان‌ها را بهبود دهد. در بارسلون و استانبول، سامانه‌های آنلاین امکان رزرو تدفین، جستجوی قبور و اطلاع‌رسانی به خانواده‌ها را فراهم کرده‌اند. این فناوری‌ها باعث کاهش خطا، صرفه‌جویی در



ضرورت حکمرانی علوی در برنامه ریزی و مدیریت شهری

شهر عادلانه با حکمرانی پاسخگو شکل می گیرد

صفورا شاقلائی پور

کارشناس معاونت حمل و نقل و ترافیک
شهرداری منطقه ۹

حکمرانی، به‌ویژه در زمینه‌های شهری، یکی از اصلی‌ترین عواملی است که بر کیفیت زندگی شهروندان، توسعه پایدار و هماهنگی میان دولت و جامعه تأثیر می‌گذارد. در تاریخ اسلام، مفهوم حکمرانی به‌ویژه در دوران حکومت امام علی (ع) یکی از برجسته‌ترین و اصولی‌ترین شکل‌های حکمرانی شناخته شده است که نه تنها بر اساس اصول دینی، بلکه بر پایه اصول انسانی، اخلاقی و عدالت اجتماعی استوار بود.

این نوع حکمرانی در واقع مدل مدیریتی است که تمامی تصمیم‌گیری‌های آن بر مبنای مصلحت عمومی، حقوق مردم، شفافیت و مسئولیت‌پذیری قرار داشت. در دنیای معاصر، به‌ویژه در جوامع شهری، مشکلات مختلفی در عرصه‌های مدیریتی، اقتصادی و اجتماعی به‌وجود آمده‌اند که نیازمند راه‌حل‌های مؤثر و پایدار هستند. این مشکلات شامل نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی، فساد در سیستم‌های مدیریتی، عدم شفافیت در تصمیم‌گیری‌ها و ضعف در پاسخگویی به نیازهای شهروندان هستند.

می‌داند. در آیه شریفه «إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ» (نساء، ۵۸) خداوند به مردم دستور می‌دهد که در هر وضعیتی عدالت را رعایت کنند.

شفافیت و پاسخگویی: شفافیت در مدیریت شهری و پاسخگویی به مردم برای جلوگیری از فساد و ارتقای اعتماد عمومی بسیار حیاتی است. قرآن در آیه «وَأْمُرْهُمْ شُورَىٰ بَيْنَهُمْ» (شوری، ۳۸) به ضرورت مشورت و مشارکت مردم در امور اشاره دارد که می‌تواند به شفافیت در فرآیندهای تصمیم‌گیری کمک کند.

مشارکت عمومی در تصمیم‌گیری‌ها: مشارکت مردم در فرآیندهای تصمیم‌گیری شهری و نظارت بر عملکرد دولت و مسئولان، یکی از ویژگی‌های حکمرانی علوی است که در قرآن و نهج البلاغه نیز به آن اشاره شده است. در قرآن کریم آمده است: «وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ» (نساء، ۵۸) که تأکید دارد در هنگام تصمیم‌گیری برای مردم باید عدالت رعایت شود و در این فرآیند مردم باید در جریان امور قرار گیرند.

نظارت و بازبینی مستمر: یکی از اصول اساسی حکمرانی علوی، نظارت مستمر و بازبینی عملکرد مسئولان است. امام علی (ع) در نامه خود به مالک اشتر، به‌طور ویژه به ضرورت نظارت و کنترل عملکرد

در بسیاری از شهرها، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه، سیستم‌های مدیریتی با مشکلات عمده‌ای در ارائه خدمات عمومی و توزیع عادلانه منابع روبرو هستند که موجب نارضایتی عمومی و بحران‌های اجتماعی می‌شود. در این راستا، حکمرانی علوی با تأکید بر اصولی همچون عدالت اجتماعی، شفافیت، پاسخگویی و خدمت به مردم، می‌تواند به عنوان یک مدل مدیریتی در رفع این مشکلات و بهبود وضعیت مدیریت شهری مطرح شود.

نیاز به پیاده‌سازی این اصول در فرآیندهای برنامه‌ریزی و مدیریت شهری در عصر حاضر، به‌ویژه در شهرهای بزرگ و پرجمعیت، به‌وضوح احساس می‌شود. بر این اساس، بررسی ضرورت حکمرانی علوی در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، تبیین ابعاد مختلف این الگو و چگونگی تأثیر آن در رفع مشکلات و چالش‌های موجود در مدیریت شهری، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

چگونگی پیاده‌سازی مدل حکمرانی علوی در مدیریت شهری:
چگونگی پیاده‌سازی این مدل حکومتی به‌طور خلاصه به شرح زیر است:

عدالت در توزیع منابع و خدمات: قرآن کریم به‌طور مکرر به اهمیت عدالت در زندگی اجتماعی اشاره دارد و آن را از اصول اساسی حکمرانی

اجرای شفافیت در فرآیندهای اجرایی، موجب می‌شود که منابع و تخصیص‌ها به‌صورت واضح و قابل‌دسترس برای عموم مردم قرار گیرد. این شفافیت به نوبه خود اعتماد عمومی را به سیستم حکمرانی تقویت کرده و فضای فساد و سوءاستفاده‌های احتمالی را به حداقل می‌رساند. همچنین، ایجاد پلتفرم‌های آنلاین برای دسترسی به اطلاعات، مردم را قادر می‌سازد تا در جریان پیشرفت پروژه‌ها و تخصیص منابع قرار بگیرند، که این امر به تقویت حس مسئولیت‌پذیری و مشارکت عمومی منجر می‌شود

تحقق حکمرانی پایدار و عادلانه است. با تخصیص منابع به‌صورت عادلانه و با توجه به نیازهای مختلف، از جمله نیازهای مناطق محروم، می‌توان گامی مؤثر در جهت کاهش شکاف‌های اجتماعی و اقتصادی برداشت. این امر به بهبود عدالت اجتماعی و افزایش رضایت عمومی از خدمات شهری می‌انجامد و همچنین احساس تعلق به جامعه و اعتماد به مسئولان را تقویت می‌کند. در مجموع، این تغییرات و اصلاحات در حکمرانی شهری نه تنها موجب بهبود شرایط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی می‌شود، بلکه زمینه را برای توسعه پایدار و تقویت انسجام اجتماعی فراهم می‌آورد. به‌ویژه در جوامع در حال توسعه، چنین اقداماتی می‌تواند باعث افزایش همبستگی اجتماعی و تقویت مشارکت مدنی گردد. به همین ترتیب، این راهبردها و سیاست‌ها می‌توانند الگویی برای سایر شهرها و مناطق در سطح ملی و بین‌المللی باشند و مسیر بهبود حکمرانی و مدیریت شهری را در سطح جهانی هموار سازند.



فرمانداران و مسئولان تأکید دارند و می‌فرمایند: «وَقِفْ رُؤُوسَكُمْ فِي مَوَاقِعِ الْفِتَنِ وَخُذْهُمْ بِالْحَقِّ فِيهَا» (نهج‌البلاغه، نامه ۵۳) این سخن امام علی (ع) تأکید دارد بر لزوم نظارت بر عملکرد مسئولان و جلوگیری از فساد. این اصل در حکمرانی شهری نیز باید به‌طور جدی رعایت شود

آموزش و توانمندسازی کارکنان دولتی: امام علی (ع) در زمینه آموزش و توانمندسازی مدیران و مسئولان نیز سخنان زیادی دارند. ایشان در نامه به مالک اشتر می‌فرمایند: «وَجَعَلْتُ لَهُمْ فِي الْمُدِيَّةِ مَوَاقِعَ تَفَكُّورٍ فِيهَا» (نهج‌البلاغه، نامه ۵۳) که اشاره به آموزش و توانمندسازی مسئولان برای انجام وظایف خود به بهترین نحو دارد. این مفهوم در راستای تقویت اخلاقیات و اصول حکمرانی علوی می‌تواند به‌عنوان یکی از مبانی اصلاحات مدیریتی در نظر گرفته شود

● نتیجه‌گیری نهایی:

اجرای راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌های پیشنهادی که در این پژوهش مطرح شد، می‌تواند به تحول و بهبود اساسی حکمرانی شهری منجر شود. با پیاده‌سازی مؤلفه‌های شفافیت، مشارکت عمومی، کاهش بوروکراسی و توزیع عادلانه خدمات، می‌توان به حکمرانی کارآمدتر، عادلانه‌تر و پاسخگوتر در سطوح مختلف دست یافت. این تغییرات نه تنها به بهبود کیفیت زندگی شهری منتهی خواهد شد، بلکه به تقویت اعتماد عمومی، کاهش نارضایتی‌ها و افزایش رضایت شهروندان از خدمات شهری نیز کمک خواهد کرد. اجرای شفافیت در فرآیندهای اجرایی، موجب می‌شود که منابع و تخصیص‌ها به‌صورت واضح و قابل‌دسترس برای عموم مردم قرار گیرد. این شفافیت به نوبه خود اعتماد عمومی را به سیستم حکمرانی تقویت کرده و فضای فساد و سوءاستفاده‌های احتمالی را به حداقل می‌رساند. همچنین، ایجاد پلتفرم‌های آنلاین برای دسترسی به اطلاعات، مردم را قادر می‌سازد تا در جریان پیشرفت پروژه‌ها و تخصیص منابع قرار بگیرند، که این امر به تقویت حس مسئولیت‌پذیری و مشارکت عمومی منجر می‌شود. از طرفی، کاهش بوروکراسی و ساده‌سازی فرآیندهای اجرایی، در کنار ارتقاء زیرساخت‌های دیجیتال و استفاده از فناوری‌های نوین، می‌تواند به تسریع در پروژه‌ها و کاهش هزینه‌های اجرایی منتهی شود.

در نتیجه، زمان‌بر بودن فرآیندها و هزینه‌های اضافی که از پیچیدگی‌های بوروکراتیک ناشی می‌شود، به‌طور قابل‌ملاحظه‌ای کاهش می‌یابد و پروژه‌ها در زمان مناسب و با کیفیت مطلوب به مرحله اجرا درمی‌آیند. توزیع عادلانه خدمات نیز یکی از ارکان اصلی



فهیمه کشمیری

کارشناس معاونت امور اجتماعی

بازخوانی نقش سرمایه فرهنگی و اجتماعی در بازآفرینی شهری میل ملاقات: رویکردی معناگرا به خیابان

در فرآیند بازآفرینی شهری، پرداختن به خیابان به عنوان عنصر اصلی در شهر و یک سازه کالبدی- فرهنگی و اجتماعی، نشان دهنده پیوند میان مطالعات شهری با حوزه‌های جامعه‌شناسی و فرهنگ است. صحنه خیابان اگر به درستی چیدمان شود می‌تواند از نقش محدود خود به عنوان صرفاً محلی برای گذر خودرو خارج شده و با به نمایش گذاشتن معنای فاخر، شهروندان را به تماشا، آرامش و مشارکت دعوت کند. این هدف مهم با کار بست سرمایه فرهنگی و اجتماعی و کشف زوایای پنهان خیابان و کارکردهای ش‌ ممکن می‌شود. مشارکت اجتماعی کنش‌گران عامل در خیابان و ورود سرمایه‌های فرهنگی مهم‌ترین عامل برای کاهش و تعدیل آسیب‌های اجتماعی در این عنصر پویای شهر است. خیابان وارث مفهوم عمیقی است که از سویی ریشه در اسطوره‌های ایران باستان دارد و از سوی دیگر در اطلس معنایی خود، مفاهیمی چون قداست، قدرت، شخصیت و هویت را نیز در بر گرفته است.

می‌کند و صحنه خیابان با دو گونه از این سرمایه -انباشته در خود و اندوخته در کنش‌گران- در تعامل است. به عبارت دیگر، هم محلی برای به نمایش درآمدن نقش‌های افراد با سطوح متفاوت از سرمایه فرهنگی است و هم در ذات، ظرفیست برای سرمایه‌های منحصر به خود و فارغ از افراد. بنابراین، در ترکیبی متنوع، هم آن‌چه را در پشت صحنه‌اش که شامل نظام معیارین (مشمول بر فرهنگ، ارزش‌ها و هنجارها) و سرمایه‌های فرهنگی افراد مهیا می‌شود و شکل می‌گیرد، در ساحت خود متجلی می‌سازد و هم‌زمان با آن، دیگر سرمایه‌های اختصاصی خود را در معرض تعامل قرار می‌دهد. روی دیگر سکه خیابان به عنوان عضوی حیاتی در اندام شهر، تشکیل شده از عناصر پیرامونی است که خود را به وسیله آن‌ها صحنه آرای می‌کند و به مخاطب می‌شناساند؛ برخی از این عناصر صحنه مانند کفپوش، فرازها و فرودهای ترددی، قامت درختان طرفین، مجسمه‌ها، ترتیب جدول بندی‌ها، کیفیت سازه جداره‌ها، هارمونی رنگ و نور در نمای کاربری‌ها و بهداشت محیط آشکارا خودنمایی می‌کند، اما آن‌چه به یک فضا هویت و شخصیت می‌بخشد اجزای ملموس آن نیست، کیفیت این عناصر سهم اندکی در هویت بخشی دارند، آن‌چه اهمیت دارد

در گذشته‌های پیر شوکت خود، مکانی برگزیده بوده و به عنوان مسیری که از باغ پادشاهان به عنوان نماد زندگی دنیوی آغاز و در انتها به سوی مقبره قدرت‌مندان به عنوان نماد زندگی آن جهانی رهنمون می‌شده، مفهومی قدسی را در ذهن به تصویر می‌کشیده است. این عنصر معنادار در اطراف خود ساخت شهری را با ایجاد بازار، مسجد، میدان‌گاه و سایر عناصر زندگی مدنی شکل می‌داده و مناسبات اجتماعی، فرهنگی و سیاسی مانند برگزاری جشن‌ها، آیین‌ها، سوگواری‌ها و اعتراضات سیاسی در امتداد آن به وقوع می‌پیوسته است. این جریان‌های فعال کارکردی، بعدی قدسی و فاخر به ساختار خیابان می‌بخشیده است.

این نرم‌افزار، پازلی متنوع از ارزش‌ها، باورها، هنجارها، عناصر پیرامونی و مهم‌تر از آن سرمایه‌های فرهنگی است که شخصیت خیابان را شکل داده و به آن هویت می‌بخشد تا صحنه‌ای باشد برای نمایش سرمایه‌هایی که در خود انباشته است. پس چنان‌چه به خیابان تنها از زاویه یک سخت افزار سخت و خشن در بستر شهر بنگریم، بخش قابل توجهی از مفهوم و کارکرد آن از میدان دید ما پنهان مانده است.

هر عضو از جامعه شهری، سهمی از سرمایه فرهنگی را نماینده‌گی

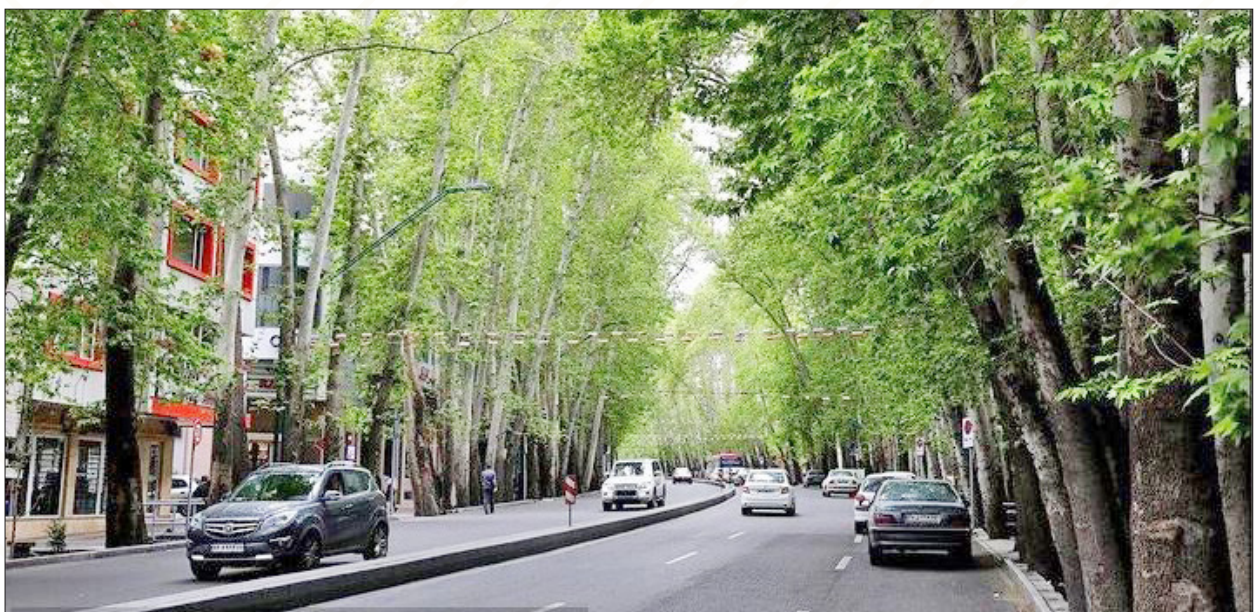
دور شدن خیابان از معنای اصیل خود جریانی است که از حدود دو قرن پیش آغاز و در دوره معاصر آهنگ سریع تری به خود گرفت. خیابان تنها یک اصطلاح و یا یک نام در ادبیات شهری نیست؛ بلکه میراثی سترگ از مفاهیم فرهنگی و اجتماعی را با خود از قرن‌های آغازین تکوین زندگی اجتماعی بشر به همراه داشته که ناگزیر در گذر زمان و شتاب تغییرهای اجتماعی با عناصر ناهمگون تغییر آمیخته شده و از مفهوم اصیل خود فاصله گرفته است. خیابان در باطن خود نرم‌افزاری از جنس فرهنگ دارد که گم‌گشته امروز اوست

رو به افزایش، ایجاد کارکردهای نوین به منظور پوشش حداکثری نیازهای متنوع و بازتعریف مبلمان شهری را امری ضروری و حتی بدیهی می‌داند، خیابان‌های سال‌خورده تهران هم‌چنان پوستین پیشین خود را به تن دارند، ساحت‌شان در مواجهه با تغییرهای عصر جدید ناسازگار، بی‌تعادل، متعارض و آشفته شده است. کیفیتی که از شهر برداشت می‌شود بسته‌گی به کیفیت خیابان‌ها دارد. کیفیت خیابان هم وابسته به عناصر پیرامونی شکل دهنده آن و ارتباط میان اجزا است که شخصیت خود را از آن به عاریت می‌گیرد. کیفیت این عناصر به‌طور مستقیم بر کیفیت ایفای نقش خیابان و به‌طور غیرمستقیم بر بازی نقش سایر امان‌های شهری که تابعی از سرمایه‌های فرهنگی است، تاثیر می‌گذارد و این امر به اهمیت سیاست‌گذاری مدیریت شهری در ارائه کاربست‌های بازآفرینانه از جنس فرهنگ تاکید می‌کند

چگونگی روابط میان عناصر و نظام ارزشی حاکم بر آن‌ها است. شخصیت و هویت اجتماعی و فرهنگی یک خیابان را از نوع ارتباط و میزان درهم تنیدگی و وابستگی اجزای صحنه و بازیگران‌ش می‌توان دریافت. مجموعه این ویژگی‌ها باعث می‌شود اهالی یک خیابان خود را «این‌جایی» بدانند و هویت اجتماعی خود را به محل سکونت‌شان گره بزنند. این هویت ارتباطی عمیق با سرمایه فرهنگی/نمادین دارد.

در واقع هر عضو جامعه شهری در مواجهه با اجتماع و به‌طور جزئی‌تر کالبدی به نام خیابان، بخش قابل توجهی از سرمایه فرهنگی خود را به نمایش گذاشته و هم‌زمان هم تاثیرگذار است و هم تاثیرپذیر. خیابان پیش از آن‌که مقوله‌ای کالبدی باشد، مفهومی فرهنگی و اجتماعی است که نه تنها فضایی برای کنش‌گران اقتصادی، بلکه صحنه‌ای پویا برای تعامل‌های اجتماعی به شمار می‌آید و این استعداد را داراست تا در تثبیت هویت فرهنگی ساکنان‌ش نقش مهمی ایفا کند. هم‌چنین در ذات خود، جنسی از فرهنگ دارد و مشحون از نمادهای فرهنگی است. از مجسمه‌های ساخته شده در میادین و اماکن فرهنگی شاخص مانند موزه‌ها و نگارخانه‌ها گرفته تا تنوع کاربری‌ها و کسب و کارها، نوع رفتارهای کنش‌گران در مواجهه با مسائل زندگی روزمره و حتی نام خیابان که برگرفته از حادثه‌ای خاص و یا شخصیتی برجسته است، نمونه‌هایی از نمادهای فرهنگی و سرمایه‌های فرهنگی در خیابان هستند.

در حالی که گذر زمان و آهنگ شتاب تغییرها در زیست اجتماعی شهر تهران، نیاز به تعریف کاربری‌های جدید برای جمعیت متغیر و





بسته جامع توانمندسازی شهرداران نواحی؛ نظام جدید توسعه مدیران شهری

بهرام صمدنیا

رئیس اداره نظارت و هماهنگی امور توانمندسازی
اداره کل هماهنگی تحولات نرم افزاری

مدیریت توزیع کالا در فضاهای شهری امروزه به یکی از پیچیده ترین و در عین حال کلیدی ترین وظایف مدیران شهری تبدیل شده است. رشد روزافزون تجارت الکترونیک، تغییر الگوی خرید شهروندان و تمرکز خدمات در نواحی مرکزی شهرها، فشار مضاعفی را به شبکه حمل و نقل و معابر شهری وارد کرده است. در چنین شرایطی، کلان شهر تهران با ترافیک سنگین در بیش از ۶۵ درصد معابر اصلی و شریانی، کمبود زیرساخت های توزیع محلی، و افزایش تقاضا برای خدمات لجستیک خرد، نیازمند بازتعریف مدل توزیع کالا در مقیاس محلات است. اینجاست که مفهوم «میکروهاب» به عنوان راهکاری عملیاتی و اثربخش وارد می شود.

اداری «برنامه ریزی شده و در حال اجراست.

ارکان بسته جامع توانمندسازی:

این بسته آموزشی در قالب ۱۶۰ ساعت آموزش ترکیبی (شامل کلاس های آموزشی، کارگاه های تعاملی و تجربه ورزی میدانی) طراحی شده و بر چهار محور اصلی استوار است:

صلاحیت های تحولی: تمرکز بر همسوسازی نگرشی مخاطبان با گفتمان تحولی، مدیریت انقلابی و جهادی، توسعه حکمرانی مشارکتی (مردمی سازی) و ارتقای هویت و سبک زندگی

صلاحیت های مدیریتی و شخصیتی: ارتقای مهارت های نرم مدیریتی شامل رهبری منابع انسانی، توسعه فردی و تاب آوری روانی، مهارت حل مسئله، خلاقیت و تفکر استراتژیک

صلاحیت های فنی و تخصصی: تسلط بر قوانین شهرسازی، مقررات حقوقی، خدمات شهری، محیط زیست، هوشمندسازی شهری و مدیریت بحران و HSE.

دوره عملی تجربه ورزی (منتورینگ): حضور عملیاتی نامزدها در نواحی و نیز در کنار شهرداران موفق مناطق، با هدف تمرین رهبری تیم، نظارت بر پروژه های کالبدی و نرم افزاری، تجربه نگاری و مدیریت میدانی

در این برنامه توانمندسازی، صلاحیت فرد در صورت موفقیت در یک ارزیابی سه بعدی تأیید می گردد. این ارزیابی شامل سنجش دانشی (آزمون جامع کتبی)، ارزیابی تحولی (مصاحبه عمیق) و ارزیابی عملکرد میدانی (نمره منتور و گزارش تجربه نگاری) است.

برنامه تحولی شهرداری تهران با هدف نیل به چشم انداز «کلان شهر الگوی جهان اسلام» در تراز تمدن نوین اسلامی، بر چهار محور همگرای تحولی استوار است. در این منظومه راهبردی، شهرداران نواحی به عنوان «خط مقدم اجرا» و نقطه تماس مستقیم مدیریت شهری با شهروندان، نقشی حیاتی در تبدیل چشم انداز کلان به واقعیت های خرد در سطح محلات ایفا می کنند. با این حال، انتصاب مدیران در این سطح حساس بدون طی یک فرآیند استاندارد آموزشی و ارزیابی، ریسک های مدیریتی و هزینه های آزمون و خطا را به شدت افزایش می دهد. از این رو، تحقق اهداف کلان مدیریت شهری مستلزم پرورش مدیرانی است که فراتر از تسلط صرف بر امور فنی، مجهز به نگرش تحولی و مهارت های رهبری باشند.

تحلیل های مبتنی بر شواهد از نتایج ارزیابی های صلاحیت سنجی شهرداران نواحی شهر تهران که در اداره کل هماهنگی تحولات نرم افزاری معاونت هماهنگی و امور مناطق شهرداری تهران انجام می شود (بسته ارزیابی شهرداران)، نشان داد که علی رغم وجود سوابق و تجربیات عملیاتی، شکاف هایی در ابعاد نگرشی، دانشی و مهارتی مدیران وجود دارد. ضعف در درک و ترجمه اهداف کلان برنامه تحولی به اقدامات محلی، ناتوانی در مدیریت سرمایه انسانی و ناآشنایی با مفاهیم فنی و تخصصی از جمله این موارد است. این آسیب شناسی ها ایجاب کرد تا مدیریت شهری از الگوی سنتی عبور کرده و یک مسیر حرفه ای برای توانمندسازی هدفمند طراحی نماید. در این راستا، دوره تخصصی توانمندسازی شهرداران نواحی تحت عنوان «گواهینامه صلاحیت حرفه ای شهرداران نواحی» با همکاری راهبردی «مرکز نوسازی و تحول



ابراهیم مصطفی پور

رئیس اداره فنی مهندسی معاونت حمل و نقل و
ترافیک شهرداری منطقه ۲۱

۵. راهکار علمی برای ترافیک تهران تشکیل اتاق ترافیک

اصل موضوع پژوهش و نوآوری به دلیل اینکه اثرگذاری اجرای طرح را به بیشترین میزان و همچنین هزینه‌های مرتبط با اجرا را کاهش می‌دهد، در کلیه اقدامات عمومی دارای ارزش بسیاری است در همین راستا نیز با توجه به ارتباط مستقیم اقدامات حوزه شهری با عامه مردم و زندگی شخصی و عمومی آنها، نقش اقدامات نوآورانه و مطالعات قبل از اجرای طرح‌ها جایگاه بسیار ارزنده و رفیعی در اجزای پازل اقدامات مدیریت شهری خواهد داشت.

با استفاده از ظرفیت نهادهای مردمی NGO، استفاده کردن از کلیه امکانات فضای مجازی، کانال‌ها و شبکه اجتماعی و همچنین اقدامات نوین در حوزه فناوری اطلاعات و هوش مصنوعی به منظور همگانی کردن بخش فرهنگی و اجتماعی مرتبط با موضوع حمل و نقل و ترافیک در حوزه مدیریت شهری.

۴. ایجاد تنوع در مدل‌های جدید حمل و نقل همگانی از قبیل راه اندازی مسیرهای تراموا، مونوریل و ایجاد توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل پاک و اختصاص اعتبار مناسب به تامین موتورهای برقی، اسکوتر، دوچرخه و پیاده راه سازی در اماکن دارای جذب سفر و ظرفیت‌های متنوع گردشگری.

۵. اجرای «نهضت توسعه حمل و نقل عمومی»، به نحوی که هر فرد پیاده با طی کمترین مسیر از خانه یا محل کار به یک ایستگاه حمل و نقل عمومی رسیده به نحوی که از لحاظ کیفیت و کمیت، جذابیت‌های لازم برای شهروندان و مسافران در این نوع سیستم‌ها بدون هیچ کم و کاستی فراهم شود تا بیشترین شهروندان انگیزه لازم برای استفاده از سیستم‌های جذاب و مختلف حمل و نقل عمومی آن هم به صورت آسان، ارزان و ایمن را داشته باشند.

بایستی توسعه و ایجاد شبکه‌های حمل و نقل عمومی در معابر شهری به عنوان ناموس شهر تلقی شده و نوک پیکان تمام توجهات مدیریت شهری معطوف به آن باشد تا با اجرای اقدامات بندهای فوق، شهری آرام، پاک با ترافیک روان و سرشار از زندگی در همه جای آن داشته باشیم و تهران را هم در ادعا و هم در عمل الگوی کلانشهرهای دنیا کنیم. گرچه این ادعا ثقیل است اما واقعا شدنی است.

از جمله این موضوعات که زندگی شهروندان را در اکثر زمان‌ها درگیر کرده و همه شهروندان در ساعات مختلف شبانه روز به نوعی آن را لمس می‌کنند، موضوع حمل و نقل و ترافیک در امور شهری است که علی‌رغم تلاش‌های بسیار در این زمینه، همچنان از دغدغه‌های اصلی مردم و مدیران شهری است. در این خصوص ذکر چند اقدام مهم و ضروری در جهت بهبود حمل و نقل ترافیک معابر شهری حائز اهمیت است که در ذیل به آنها اشاره می‌شود.

۱. پذیرش و ایجاد توافق همگان بر این نکته که موضوع حمل و نقل و ترافیک امری چندوجهی بوده و این امر با تشکیل «اتاق فکر ترافیک» شامل متخصصان و همکاران دارای تجربه در حوزه‌های ترافیک، عمران، اجتماعی، روانشناسی، اقتصادی و فرهنگی نسبت به گره‌گشایی در خصوص موضوع مذکور با پایش و تحلیل وضعیت موجود و ارائه راه‌حل‌های علمی، اجرایی و زمان بندی شده و با رعایت صرفه و صلاح شهرداری تثبیت شود. بدیهی است که خروجی این کمیته بلا واسطه به نهادهای مرتبط و مناطق ۲۲ گانه ابلاغ شده و مطابق برنامه زمانبندی شده، گزارش اقدامات انجام شده درخواست شود و کلیه اقدامات در سامانه شفافیت نیز ثبت شده تا جهت رویت همگان امکان پذیر باشد.

۲. ارائه تسهیلات و پیگیری تصویب قوانین آسان و مشوق‌های جذاب در جهت سرمایه گذاری‌های اقتصادی و تزریق سرمایه‌های خفته عمومی به سیستم‌های بهبود زیرساخت حمل و نقل و ترافیک از جمله توسعه و تجهیز ناوگان حمل و نقل عمومی و توزیع مناسب آن در سطح کلیه معابر مناطق شهرداری تهران.

۳. مردمی کردن اقدامات ارتقای فرهنگ و اصلاح رفتارهای ترافیکی



جعفر مرادی

کارشناس معاونت امور اجتماعی و فرهنگی

اثرات شبکه‌های اجتماعی رایج بر میزان اعتماد جامعه در مدیریت شهری

در دهه اخیر، گسترش شبکه‌های اجتماعی دیجیتال همچون WhatsApp، Instagram، Telegram ساختار ارتباطات اجتماعی را به‌طور بنیادین دگرگون کرده است. این پلتفرم‌ها نه تنها شیوه تعامل شهروندان را تغییر داده‌اند، بلکه بر سرمایه اجتماعی و به‌ویژه «اعتماد اجتماعی» نیز تأثیر مستقیم گذاشته‌اند. در حوزه مدیریت شهری، اعتماد اجتماعی یکی از مؤلفه‌های کلیدی حکمرانی محلی، مشارکت شهروندی و اثربخشی سیاست‌های عمومی به شمار می‌رود. این یادداشت با رویکردی تحلیلی به بررسی آثار مثبت و منفی شبکه‌های اجتماعی رایج بر میزان اعتماد اجتماعی در جامعه شهری می‌پردازد.

۲. تقویت مشارکت شهروندی شبکه‌های اجتماعی امکان سازمان‌دهی سریع مطالبات شهری، نظرسنجی‌های عمومی و جلب مشارکت در پروژه‌های محلی را فراهم می‌کنند. شکل‌گیری گروه‌های محلی در پیام‌رسان‌ها می‌تواند حس تعلق محله‌ای را تقویت کرده و سرمایه اجتماعی پیوندی (Bonding Social Capital) را افزایش دهد.

۳. تسهیل ارتباطات افقی ارتباط مستقیم میان شهروندان، بدون واسطه‌های رسمی، باعث تبادل تجربه، همکاری‌های داوطلبانه و شکل‌گیری اعتماد بین‌فردی می‌شود. در بحران‌های شهری (مانند حوادث طبیعی)، شبکه‌های اجتماعی نقش مهمی در بسیج منابع مردمی و تقویت همبستگی ایفا کرده‌اند.

آثار منفی و چالش‌ها

۱. گسترش اطلاعات نادرست و فرسایش اعتماد یکی از مهم‌ترین تهدیدها، انتشار سریع شایعات و اخبار جعلی است. گردش بی‌ضابطه اطلاعات در شبکه‌های اجتماعی می‌تواند اعتماد عمومی به نهادهای شهری را تضعیف کند. در شرایطی که اخبار متناقض منتشر می‌شود، شهروندان دچار بی‌اعتمادی شناختی نسبت به منابع رسمی می‌شوند.

۲. قطبی‌شدن اجتماعی الگوریتم‌های پلتفرم‌ها معمولاً

اعتماد اجتماعی به‌عنوان یکی از ابعاد اصلی سرمایه اجتماعی، بیانگر میزان اطمینان افراد به یکدیگر، نهادهای عمومی و ساختارهای حکمرانی است. براساس دیدگاه‌های نظریه‌پردازانی چون Robert Putnam، سرمایه اجتماعی شامل شبکه‌ها، هنجارها و اعتماد متقابل است که همکاری اجتماعی را تسهیل می‌کند. در مدیریت شهری، سطح بالای اعتماد اجتماعی موجب افزایش مشارکت شهروندان، پذیرش سیاست‌ها، کاهش تعارضات و بهبود کیفیت خدمات شهری می‌شود. شبکه‌های اجتماعی دیجیتال به‌عنوان بسترهای جدید تعامل، می‌توانند هم تقویت‌کننده و هم تضعیف‌کننده این سرمایه باشند.

آثار مثبت شبکه‌های اجتماعی بر اعتماد اجتماعی در شهر

۱. افزایش شفافیت و پاسخگویی نهادی شهرداری‌ها و نهادهای مدیریت شهری با حضور فعال در شبکه‌های اجتماعی می‌توانند فرآیند تصمیم‌گیری، بودجه‌بندی و اجرای پروژه‌ها را به‌صورت برخلاف اطلاع‌رسانی کنند. این شفافیت، در صورت استمرار و صداقت، موجب افزایش اعتماد نهادی می‌شود. ارتباط دوسویه میان شهروندان و مدیران شهری، احساس دیده‌شدن و شنیده‌شدن را تقویت می‌کند.

شهروندان و پیش‌بینی تعارضات شهری. در صورت تحقق این راهبردها، شبکه‌های اجتماعی می‌توانند به ابزار تقویت «اعتماد نهادی» و «اعتماد بین‌فردی» تبدیل شوند و چرخه‌ای مثبت میان مشارکت و کارآمدی مدیریتی ایجاد کنند.

نتیجه‌گیری

شبکه‌های اجتماعی رایج پدیده‌ای خنثی نیستند؛ بلکه بستری دوجبه‌ایند که می‌توانند هم سرمایه اجتماعی را تقویت و هم آن را فرسایش دهند. در بستر مدیریت شهری، میزان اثرگذاری این شبکه‌ها بر اعتماد اجتماعی به نحوه حکمرانی دیجیتال، شفافیت نهادی و کیفیت تعامل با شهروندان وابسته است. چنانچه مدیریت شهری بتواند از ظرفیت شبکه‌های اجتماعی برای گفت‌وگوی واقعی، پاسخگویی شفاف و مشارکت فراگیر بهره‌گیرد، این ابزارها به تقویت انسجام اجتماعی و اعتماد عمومی منجر خواهند شد.

در غیر این صورت، انتشار بی‌ضابطه اطلاعات، قطبی‌سازی و کاهش سرمایه اجتماعی از پیامدهای محتمل آن خواهد بود. بنابراین، آینده اعتماد اجتماعی در شهرهای معاصر، تا حد زیادی به کیفیت مدیریت فضای ارتباطی دیجیتال و میزان بلوغ حکمرانی شهری در عصر شبکه‌های وابسته است.

محتوای همسو با باورهای پیشین کاربران را تقویت می‌کنند. این امر می‌تواند به شکل‌گیری «اتاق‌های پژواک» منجر شود که در آن افراد تنها دیدگاه‌های مشابه خود را می‌شنوند. نتیجه این فرآیند، کاهش اعتماد تعمیم‌یافته و افزایش شکاف‌های اجتماعی در سطح شهر است.

۳. کاهش اعتماد نهادی در صورت مدیریت ضعیف اگر نهادهای شهری حضور غیرحرفه‌ای، غیرپاسخگو یا تبلیغاتی در شبکه‌های اجتماعی داشته باشند، نتیجه معکوس خواهد بود. انتشار وعده‌های تحقق‌نیافته یا حذف انتقادات، به سرعت در فضای دیجیتال بازتاب یافته و اعتماد عمومی را کاهش می‌دهد. پیامدهای مدیریتی برای حکمرانی شهری با توجه به نقش دوگانه شبکه‌های اجتماعی، مدیریت شهری نیازمند رویکردی راهبردی در بهره‌برداری از این ابزارهاست:

تدوین سیاست ارتباطی یکپارچه: حضور هدفمند، منسجم و حرفه‌ای در شبکه‌های اجتماعی با تأکید بر شفافیت، مدیریت بحران اطلاعاتی: ایجاد سازوکارهای پاسخ سریع به شایعات و انتشار اطلاعات دقیق و مستند.

توانمندسازی دیجیتال شهروندان: آموزش سواد رسانه‌ای برای کاهش اثرات اطلاعات نادرست. تحلیل داده‌های اجتماعی: استفاده از داده‌های شبکه‌های اجتماعی برای شناخت مطالبات





رضا منصوریان

شهردار ناحیه ۵ منطقه ۲ شهرداری تهران

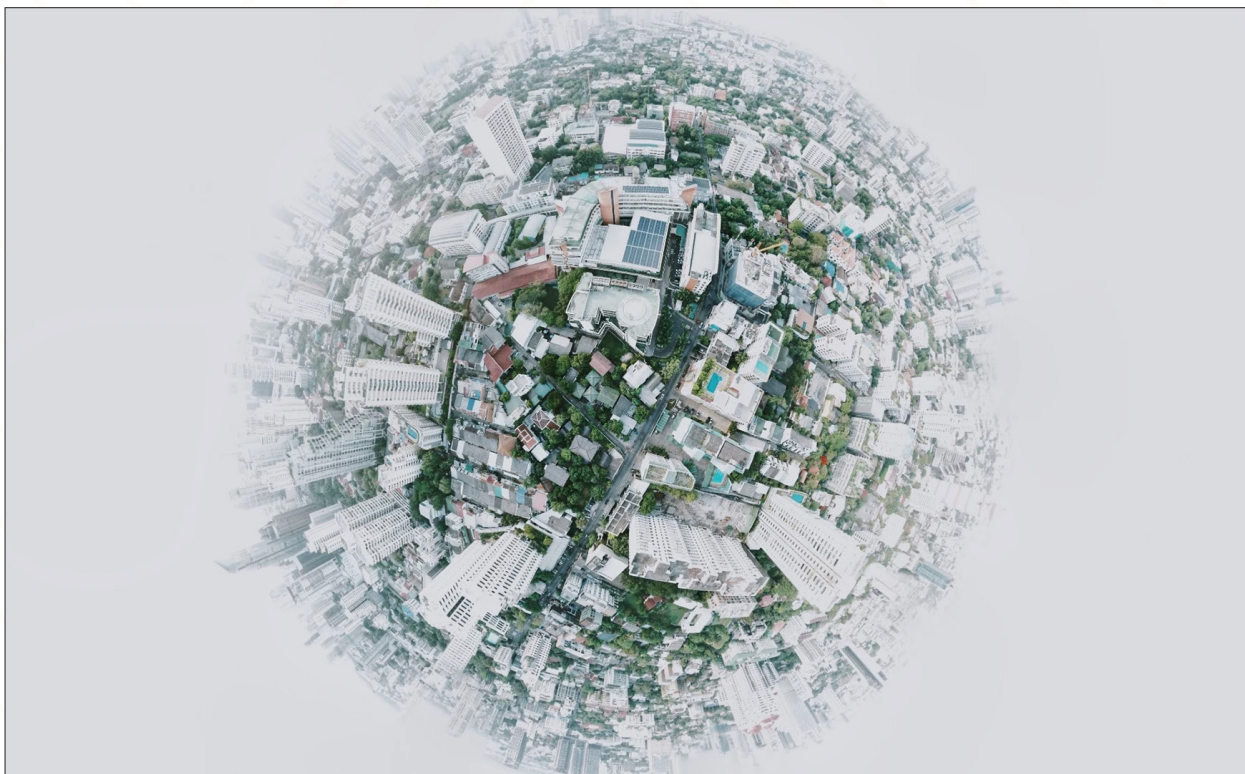
تحلیل ساختاری موانع تحقق شهرک‌های ۱۵ دقیقه‌ای با تمرکز بر ترافیک شهری تهران

مفهوم «محله‌های ۱۵ دقیقه‌ای» در دهه اخیر به عنوان یکی از چارچوب‌های کلیدی برنامه‌ریزی شهری پایدار مطرح شده است که هدف اصلی آن تأمین دسترسی روزمره ساکنان به خدمات اساسی در فاصله زمانی کوتاه و با تکیه بر حمل و نقل غیرسواره است. بخش قابل توجهی از پژوهش‌های اولیه در این حوزه بر الگوی توزیع کاربری زمین، تنوع عملکردی و فشردگی شهری تمرکز داشته‌اند و دسترسی را عمدتاً به صورت فاصله مکانی یا زمان سفر نظری تعریف کرده‌اند. این رویکرد، اگرچه در تبیین پتانسیل فضایی محله‌ها مفید بوده است، اما در بسیاری از موارد از درک شرایط واقعی حرکت، به‌ویژه در محیط‌های شهری خودرو محور، غفلت کرده است. مطالعات اخیر نشان می‌دهد که صرف نزدیکی مکانی خدمات لزوماً به معنای دسترسی مؤثر نیست و عوامل ترافیکی، ایمنی و کیفیت شبکه معابر نقش تعیین‌کننده‌ای در تجربه واقعی دسترسی دارند.

بر اساس داده‌های رسمی شهرداری، این ناحیه دارای مساحتی در حدود ۲۵۶ هکتار است و جمعیتی برابر با حدود ۳۳۵۰۰ نفر را در خود جای داده است. ترکیب جمعیتی ناحیه نسبتاً متعادل بوده و شامل حدود ۱۷۷۰ نفر مرد و ۱۶۴۳۰ نفر زن است که نشان‌دهنده الگوی سکونت خانوار محور و پایدار در این محدوده است. از نظر کالبدی-فضایی، ناحیه ۵ در میان چند محور شریانی و نیمه‌شریانی مهم محصور شده است که نقش کلیدی در شکل‌دهی به الگوی ترافیک و نفوذ جریان‌های عبوری ایفا می‌کنند. وجود این معابر پیرامونی، اگرچه دسترسی سواره فرامنطقه‌ای را تسهیل کرده است، اما هم‌زمان موجب نفوذ قابل توجه ترافیک غیرمحلی به شبکه معابر داخلی ناحیه شده و عملکرد خیابان‌های محلی را تحت تأثیر قرار داده است. شبکه معابر داخلی ناحیه ترکیبی از خیابان‌های محلی و جمع‌کننده است که در بسیاری از موارد، به دلیل فقدان کنترل عملکردی، نقش فراتر از مقیاس محله‌ای ایفا می‌کنند. از منظر خدمات و کاربری‌های شهری، ناحیه ۵ از نظر کمی برخوردار است نسبتاً مناسبی دارد. در این محدوده ۴۹ واحد آموزشی (مدرسه)، ۶ مرکز آموزش عالی یا دانشگاهی، ۹ مسجد، ۱۵ حسینیه، ۱ مرکز حوزه علمیه و دارالقرآن، و ۱ دفتر خدمات الکترونیک شهر مستقر است. علاوه بر این، وجود ۳ سرای محله، ۳ مرکز مهارت‌آموزی و

در ادبیات حمل و نقل شهری، رابطه میان ساختار شبکه معابر، سلسله‌مراتب خیابان‌ها و الگوی ترافیک به عنوان یکی از عوامل کلیدی در شکل‌گیری دسترسی محلی شناخته شده است. پژوهش‌ها نشان می‌دهد که نفوذ ترافیک عبوری به معابر محلی، افزایش تقاطع‌های پر حجم و اولویت‌دهی به حرکت سواره می‌تواند به طور مستقیم کیفیت حرکت پیاده و دوچرخه را کاهش داده و زمان سفر غیرسواره را افزایش دهد. در این چارچوب، برخی مطالعات جدید تلاش کرده‌اند مفهوم محله‌های ۱۵ دقیقه‌ای را از منظر عملکرد ترافیکی و نه صرفاً فاصله فضایی بازتعریف کنند. نتایج این پژوهش‌ها بیانگر آن است که در شهرهایی با ساختار خودرو محور، تحقق الگوی ۱۵ دقیقه‌ای بدون مداخله در ساختار ترافیک و بازتعریف عملکرد معابر عملاً امکان‌پذیر نیست. با نگاه به نتایج پژوهشگران مختلف، در این یادداشت به مطالعه‌ای با عنوان «تحلیل ساختاری موانع تحقق شهرک‌های ۱۵ دقیقه‌ای با تمرکز بر ترافیک شهری تهران (مطالعه موردی محدوده ناحیه ۵ منطقه ۲ شهرداری تهران)» پرداخته شد.

محدوده مورد مطالعه این پژوهش، ناحیه ۵ از منطقه ۲ شهرداری تهران است که به عنوان یکی از نواحی شهری با کاربری غالب مسکونی و دسترسی نسبی به خدمات عمومی شناخته می‌شود.



آموزشی، ۷ مجموعه ورزشی، ۳ زمین ورزشی روباز و ۳۳ بوستان و فضای سبز محلی نشان می‌دهد که از نظر توزیع فضایی خدمات، ناحیه از پتانسیل نظری لازم برای تحقق الگوی محله‌های ۱۵ دقیقه‌ای برخوردار است. با این حال، علی‌رغم این سطح از برخورداری خدمات، ساختار ترافیکی ناحیه و نحوه عملکرد شبکه معابر موجب شده است که دسترسی واقعی پیاده به این خدمات با محدودیت‌های جدی مواجه باشد. تقاطع‌های پرتراфик، عرض محدود پیاده‌روها، تعارضات مکرر سواره- پیاده و نفوذ ترافیک عبوری از عوامل کلیدی هستند که باعث افزایش زمان دسترسی واقعی و کاهش کیفیت حرکت محلی می‌شوند.

از این رو، ناحیه ۵ منطقه ۲ نمونه‌ای مناسب برای بررسی شکاف میان «ظرفیت فضایی تحقق محله ۱۵ دقیقه‌ای» و «شرایط عملکردی واقعی ترافیک شهری» محسوب می‌شود و انتخاب آن به عنوان مطالعه موردی، امکان تحلیل عمیق موانع ساختاری تحقق این الگو در تهران را فراهم می‌سازد. نتایج تحلیل شبکه معابر نشان می‌دهد که بیش از ۳۸ درصد طول شبکه معابر محدوده مورد مطالعه را معابر شریانی و جمع‌کننده تشکیل می‌دهند که مستقیماً از درون بافت‌های محلی عبور می‌کنند. این ساختار موجب افزایش نفوذ ترافیک عبوری به معابر محلی شده است، به طوری که ۵۵ تا ۶۰ درصد حجم ترافیک ثبت‌شده در معابر محلی ماهیت غیرمحلی و عبوری دارد. تحلیل دسترسی مکانی نشان داد

که حدود ۷۰ درصد خدمات روزمره شهری در فاصله کمتر از ۱۲۰۰ متر از واحدهای مسکونی قرار دارند. با این حال، زمانی که شرایط واقعی شبکه پیاده و ترافیک سواره در نظر گرفته شد، تنها ۴۵ درصد از این خدمات در بازه زمانی ۱۵ دقیقه پیاده قابل دسترسی بودند. این اختلاف معنادار بیانگر شکاف جدی بین دسترسی بالقوه و دسترسی واقعی است. یافته‌های مربوط به عملکرد پیاده نشان می‌دهد که در معابر محلی مجاور تقاطع‌های پرتراфик، سرعت متوسط پیاده‌روی به کمتر از ۳/۵ کیلومتر بر ساعت کاهش یافته است؛ در حالی که مقدار مرجع برای پیاده‌روی کارآمد شهری حدود ۴/۵ تا ۵ کیلومتر بر ساعت در نظر گرفته می‌شود. این کاهش سرعت عمده ناشی از تعارض‌های سواره- پیاده، تأخیرهای تقاطعی و اولویت‌دهی به جریان خودرو است.

در مجموع، نتایج نشان می‌دهد که ساختار خودرومحور شبکه معابر و نفوذ بالای ترافیک عبوری، مهم‌ترین مانع تحقق محله‌های ۱۵ دقیقه‌ای در محدوده مورد مطالعه است. حتی در شرایطی که توزیع فضایی خدمات مناسب به نظر می‌رسد، ترافیک شهری موجب تضعیف دسترسی واقعی محلی شده و الگوی ۱۵ دقیقه‌ای را از یک مفهوم عملی به یک ایده صرفاً نظری تبدیل می‌کند. یافته‌ها نشان می‌دهد که ساختار خودرومحور شبکه معابر، نفوذ بالای ترافیک عبوری و اولویت‌دهی به حرکت سواره اصلی‌ترین موانع تحقق شهرک‌های ۱۵ دقیقه‌ای در تهران هستند.



نوشین حافظی زاده

کارشناس شهرداری منطقه ۲ تهران

از انفعال تا کنشگری

الگوی «شبکه‌های تاب‌آوری محلی» به عنوان موتور محرک ظرفیت واکنش شهری

این یادداشت بر ضرورت تغییر پارادایم از مدیریت بحران متمرکز به تاب‌آوری غیرمتمرکز در سطح محلات شهر تهران تمرکز دارد. در مواجهه با بحران‌های ترکیبی (سیاسی، امنیتی، زیرساختی)، اتکای صرف بر ساختارهای بالادستی ناکارآمد است. الگوی پیشنهادی «شبکه‌های تاب‌آوری محلی (شتا)»، که یک رویکرد تجربه‌گرا است، بر سه رکن استوار است: ۱. ساختار شبکه (شناسایی رهبران، پیمایش ظرفیت‌ها و ایجاد کانال‌های دوطرفه غیرمتمرکز)، ۲. آموزش و تمرین (مانورهای مشترک سه‌جانبه بر اساس سناریوهای بومی)، و ۳. ابزارهای تشویقی (نهادینه‌سازی مشارکت از طریق امتیاز تاب‌آوری). نتیجه‌گیری این است که تاب‌آوری واقعی شهر، محصول توزیع قدرت و کنش در سطح ریشه‌ای‌ترین واحدهای اجتماعی، یعنی محلات، است. این یادداشت با تأکید بر نقش نهادهای محلی در تبدیل انفعال جمعی به کنشگری سازمان‌یافته به پایان می‌رسد.

بازیابی سریع محیط، به‌طور خودکار فعال نمی‌شود. این خلاء، فرصتی برای نفوذ روایت‌های مخرب و افزایش خسارات فراهم می‌آورد.

راهکار اجرایی پیشنهادی: الگوی «شبکه‌های تاب‌آوری محلی مشارکتی» (شتا)

راهکار نوین پیشنهادی، ایجاد چارچوبی رسمی برای فعال‌سازی و توانمندسازی «شبکه‌های تاب‌آوری محلی» (شتا) است که فراتر از ساختارهای سنتی بسیج و هلال احمر عمل کرده و بر «همسایگی و مسئولیت متقابل محلی» بنا شده است.

الف) ساختار شبکه (اجرایی سازی):

شناسایی رهبران اجتماعی: در هر منطقه یا بلوک محله‌ای (با تمرکز بر مراکز جمعیتی، مساجد، سراهای محله و مدارس)، افراد معتمد و دارای نفوذ اجتماعی (نه لزوماً مدیران رسمی) شناسایی و به عنوان «هماهنگ‌کنندگان تاب‌آوری محلی» معرفی شوند.

پیمایش ظرفیت‌ها: تیم‌های محلی باید با همکاری شهرداری، یک نقشه ظرفیت محلی تهیه کنند که شامل شناسایی داوطلبان دارای مهارت‌های خاص (پزشکی، فنی، ارتباطی) و دسترسی به منابع اولیه (آب، برق اضطراری، محل‌های اسکان موقت غیررسمی) باشد.

● ضرورت بازتعریف تاب‌آوری شهری

مدیریت شهری در دهه‌های اخیر، تاب‌آوری را عمدتاً در بُعد فیزیکی و زیرساختی (مانند مقاوم‌سازی سازه‌ها در برابر زلزله یا سیل) تعریف کرده است. اما بحران‌های پیچیده و ترکیبی اخیر—چه از جنس تهدیدات ژئوپلیتیکی (همچون درگیری‌های منطقه‌ای) و چه از جنس آشوب‌های داخلی و تخریب اموال عمومی—نشان دادند که تاب‌آوری اجتماعی به اندازه‌ی تاب‌آوری فیزیکی، حیاتی و اغلب ضعیف‌ترین حلقه زنجیره مدیریت بحران است. شهروندان منفعل، مستعد انتشار شایعات، کاهش اعتماد به نهادهای رسمی و در نهایت، افزایش آسیب‌پذیری کلی شهر هستند. راهکار اجرایی که در ادامه ارائه می‌شود، بر تجربه در مدیریت بحران‌های شهری، بر تقویت این سرمایه اجتماعی تأکید دارد.

● چالش: شکاف میان مدیریت مرکزی و کنشگری محلی

در زمان بروز بحران‌های سریع و غیرقابل پیش‌بینی (مانند عملیات نظامی یا شورش‌های ناگهانی)، سلسله مراتب سنتی فرماندهی در مدیریت شهری کند عمل می‌کند. اطلاعات درست به کندی به سطح محلات می‌رسد و مشارکت شهروندان برای مهار بحران یا

● (ج) ابزارهای تشویقی (پایداری مدل):

برای جلوگیری از فرسایش انگیزه داوطلبان، لازم است از ظرفیت‌های شهر استفاده شود. اعطای «امتیاز تاب‌آوری» (مانند تسهیل در دریافت مجوزهای ساختمانی محلی، تخفیف در عوارض محلی یا اولویت در برنامه‌های آموزشی شهرداری) به شبکه‌هایی که بالاترین سطح آمادگی و کمترین زمان پاسخگویی را در مانورها کسب می‌کنند، می‌تواند مشارکت را نهادینه سازد.

● نتیجه‌گیری

تاب‌آوری اجتماعی در برابر بحران‌های امروزی، محصول برنامه‌ریزی متمرکز نیست؛ بلکه نتیجه توزیع قدرت و واکنش در سطح خردترین واحدهای اجتماعی، یعنی محله است. الگوی شتا، با تمرکز بر رهبران محلی تأییدشده و ایجاد کانال‌های ارتباطی مطمئن و تمرین‌های کاربردی، شهر را از یک مجموعه منفعل از شهروندان به یک بافتار کنشگر تبدیل می‌کند که در برابر هر شوکی، به جای فروپاشی، به سرعت خود را ترمیم می‌کند. پیاده‌سازی این رویکرد، نیازمند تعهد بلندمدت و سرمایه‌گذاری بر اعتماد به شهروندان آماده است.

کانال‌های ارتباطی دوطرفه تضمین‌شده: ایجاد کانال‌های ارتباطی رمزنگاری‌شده و غیرمتمرکز (مانند گروه‌های امن پیام‌رسان محلی) که در شرایط قطعی شبکه سراسری، قابلیت انتقال پیام‌های حیاتی بین فرماندهی بحران شهرداری و هماهنگ‌کنندگان محلی را حفظ کند. این کانال‌ها باید برای انتشار سریع اطلاعات تأییدشده و جمع‌آوری گزارش‌های میدانی در لحظه استفاده شوند.

● (ب) آموزش و تمرین (تجربه و آمادگی):

آموزش «کنشگری هدفمند»: به جای آموزش‌های عمومی، تمرین‌ها باید متمرکز بر سناریوهای خاص باشند: "چگونه در زمان تخریب اموال عمومی، امنیت همسایه را تأمین کنیم؟" یا "چگونه در برابر شایعه یک حمله، اطلاعات معتبر را منتشر کنیم؟" تمرین‌های مشترک سه‌جانبه: برگزاری مانورهای دوره‌ای که در آن، یک سناریوی بحران (مثلاً حمله سایبری با تأثیر بر خدمات شهری) توسط فرماندهی مرکزی اعلام شده و واکنش شبکه محلی و نیروهای رسمی محله‌ای (پلیس/آتش‌نشان محلی) مورد ارزیابی قرار گیرد. این تمرین‌ها باید نتایج اجرایی مشخصی داشته باشند.





محمد مرادی

کارشناس برنامه ریزی و توسعه منابع انسانی

هوشمندسازی نظام طبقه بندی مشاغل در شهرداری تهران

تحولات پرشتاب در فناوری های دیجیتال، منطق اداره شهرها را دگرگون کرده است. شهر دیگر صرفاً یک قلمرو فیزیکی برای ارائه خدمات عمومی نیست، بلکه یک سامانه پیچیده، داده محور و پویاست که کیفیت حکمرانی در آن به میزان هوشمندی در مدیریت سرمایه انسانی وابسته است. در این میان، نظام طبقه بندی مشاغل در شهرداری تهران، به عنوان بزرگ ترین نهاد اجرایی محلی کشور، همچنان بر بنیان های الگوهای اداری نیم قرن گذشته استوار مانده است؛ الگویی که در آن شغل، جایگاهی ثابت در یک ساختار سلسله مراتبی تعریف می شود، نه یک نقش پویا در شبکه ای از قابلیت ها و شایستگی ها. مسئله امروز، نه اصلاح جزئی جداول حقوق و عناوین شغلی، بلکه بازتعریف بنیادین معماری مشاغل شهری در افق حکمرانی هوشمند است.

تجربه مدیریتی در شهرداری تهران نشان می دهد که یکی از ریشه های ناکارآمدی، شکاف میان ساختار رسمی مشاغل و واقعیت عملیاتی مناطق و سازمان های تابعه است. بسیاری از واحدها ناگزیرند برای پاسخ به مسائل پیچیده شهری - از مدیریت بحران های محیط زیستی تا توسعه خدمات الکترونیک - نقش هایی را ایفا کنند که در چارچوب طبقه بندی موجود تعریف نشده است. نتیجه این وضعیت، شکل گیری ساختارهای غیررسمی، مأموریت های موازی و ائتلاف ظرفیت انسانی است. یک نظام هوشمند می تواند با بهره گیری از تحلیل داده های عملکردی، شبکه واقعی نقش ها و تعاملات سازمانی را آشکار ساخته و براساس آن، بازآرایی مشاغل را انجام دهد.

بعد دیگر این تحول، عدالت سازمانی است. در شرایط کنونی، احساس تبعیض در ارتقا و جبران خدمات، یکی از عوامل فرسایش انگیزی در بدنه شهرداری است. هوشمندسازی، اگر به درستی طراحی شود، می تواند با شفاف سازی معیارهای ارزیابی، کاهش مداخلات سلیقه ای و استقرار نظام های امتیازدهی مبتنی بر داده، سرمایه اعتماد را در سازمان بازسازی کند. البته باید توجه داشت که فناوری به خودی خود ضامن عدالت نیست؛ بلکه این طراحی نهادی و نظارت مستمر است که از تبدیل سامانه های هوشمند به

نظام طبقه بندی مشاغل در شهرداری تهران طی دهه های گذشته عمدتاً با هدف انتظام بخشی اداری، تعیین سطوح پرداخت و ایجاد وحدت رویه سازمانی طراحی شده است. این کارکردها اگرچه در زمان خود ضروری بوده اند، اما اکنون با چالش هایی جدی مواجه اند: ناهماهنگی میان شایستگی های واقعی کارکنان و عناوین شغلی آنان، کندی ارتقای مبتنی بر عملکرد، فقدان انعطاف پذیری در برابر مأموریت های نوپدید شهری و گسست میان مهارت های دیجیتال و ساختار رسمی مشاغل. در چنین شرایطی، هوشمندسازی این نظام نه یک انتخاب تزئینی، بلکه ضرورتی راهبردی برای بقا و کارآمدی سازمانی است.

هوشمندسازی نظام طبقه بندی مشاغل، پیش از آن که پروژه ای فناورانه باشد، یک بازطراحی نهادی است. نخستین گام در این مسیر، گذار از «شغل محوری» به «شایستگی محوری» است. در الگوی سنتی، شغل واحد تحلیل است؛ اما در الگوی هوشمند، مجموعه ای از قابلیت ها، مهارت ها و نتایج عملکردی مبنای جایابی و ارتقا قرار می گیرد. این تحول مستلزم ایجاد بانک جامع شایستگی های تخصصی، مدیریتی و رفتاری در سطح شهرداری و اتصال آن به سامانه های ارزیابی عملکرد و آموزش است. به بیان دیگر، داده های منابع انسانی باید به سرمایه راهبردی تبدیل شوند، نه صرفاً اطلاعاتی بایگانی شده.

ابزارهای بازتولید نابرابری جلوگیری می‌کند.

از منظر راهبردی، هوشمندسازی نظام مشاغل باید در پیوند با برنامه تحول دیجیتال شهرداری تعریف شود. توسعه شهر هوشمند بدون سازمان هوشمند ممکن نیست. هنگامی که شهرداری از شهروندان داده‌های لحظه‌ای دریافت می‌کند و بر اساس آن خدمات ارائه می‌دهد، بدیهی است که نظام منابع انسانی آن نیز باید توان تحلیل، تصمیم‌گیری و یادگیری مستمر را داشته باشد. این امر مستلزم پیش‌بینی مشاغل آینده، بازآموزی گسترده کارکنان و طراحی مسیرهای شغلی منعطف است؛ مسیری که در آن حرکت افقی میان حوزه‌های تخصصی به‌اندازه ارتقای عمودی ارزشمند تلقی شود.

چالش مهم دیگر، مقاومت نهادی در برابر تغییر است. هرگونه بازطراحی نظام طبقه‌بندی، منافع تثبیت‌شده‌ای را تحت تأثیر قرار می‌دهد. از این رو، موفقیت پروژه هوشمندسازی وابسته به گفت‌وگوی سازمانی گسترده، اقناع مدیران میانی و مشارکت فعال کارکنان است. تجربه نشان داده است که اصلاحات منابع انسانی زمانی پایدار می‌شوند که از سطح یک بخش‌نامه اداری فراتر رفته و به یک باور مشترک درباره ضرورت تحول تبدیل شوند.

در نهایت، باید تأکید کرد که هوشمندسازی نظام طبقه‌بندی مشاغل در شهرداری تهران، نه صرفاً اقدامی اداری، بلکه سرمایه‌گذاری در حکمرانی شهری آینده است. شهری که با چالش‌های پیچیده‌ای چون نابرابری فضایی، بافت فرسوده، تمرکزگرایی و مهاجرت‌پذیری،

هوشمندسازی نظام طبقه‌بندی مشاغل، پیش از آن که پروژه‌ای فناورانه باشد، یک بازطراحی نهادی است. نخستین گام در این مسیر، گذار از «شغل محوری» به «شایستگی محوری» است. در الگوی سنتی، شغل واحد تحلیل است؛ اما در الگوی هوشمند، مجموعه‌ای از قابلیت‌ها، مهارت‌ها و نتایج عملکردی مبنای جایابی و ارتقا قرار می‌گیرد. این تحول مستلزم ایجاد بانک جامع شایستگی‌های تخصصی، مدیریتی و رفتاری در سطح شهرداری و اتصال آن به سامانه‌های ارزیابی عملکرد و آموزش است

آلودگی‌های زیست‌محیطی، تغییرات اقلیمی و فشارهای اقتصادی مواجهه است، نیازمند سازمانی چابک، یادگیرنده و شایسته‌سالار است. بازآرایی هوشمند معماری مشاغل می‌تواند بستری فراهم آورد که در آن استعدادهای انسانی به‌جای آن‌که در چارچوب‌های صلب اداری مستهلک شوند، در مسیر خلق ارزش عمومی به‌کار گرفته شوند. اگر این تحول با نگاه راهبردی، داده‌محور و عدالت‌محور پیش رود، می‌توان امیدوار بود که شهرداری تهران از یک سازمان اجرایی بزرگ به نهادی پیشرو در حکمرانی شهری هوشمند در منطقه بدل شود؛ نهادی که سرمایه انسانی آن، موتور محرک نوآوری و توسعه پایدار شهری باشد.





بسته ارزیابی شهرداران؛ ابزار گذار به حکمرانی تحول آفرین در کلان شهر تهران

محمدعرفان زمانی

معاون نظارت و هماهنگی امور توانمندسازی
و صلاحیت سنجی اداره کل هماهنگی
تحولات نرم افزاری

تحولات پرشتاب در فناوری های دیجیتال، منطق اداره شهرها را دگرگون کرده است. شهر دیگر صرفاً یک قلمرو فیزیکی برای ارائه خدمات عمومی نیست، بلکه یک سامانه پیچیده، داده محور و پویاست که کیفیت حکمرانی در آن به میزان هوشمندی در مدیریت سرمایه انسانی وابسته است. در این میان، نظام طبقه بندی مشاغل در شهرداری تهران، به عنوان بزرگ ترین نهاد اجرایی محلی کشور، همچنان بر بنیان های الگوهای اداری نیم قرن گذشته استوار مانده است؛ الگویی که در آن شغل، جایگاهی ثابت در یک ساختار سلسله مراتبی تعریف می شود، نه یک نقش پویا در شبکه ای از قابلیت ها و شایستگی ها. مسئله امروز، نه اصلاح جزئی جداول حقوق و عناوین شغلی، بلکه بازتعریف بنیادین معماری مشاغل شهری در افق حکمرانی هوشمند است.

این الگو، سیاست های ارزیابی مدیران از صلاحیت های صرفاً فنی، به یک مدل چهارگانه و همگرا ارتقا یافته است:

۱. **تحول درونزا:** تمرکز بر اصلاح ساختارها و فرآیندهای داخلی. شاخص های ارزیابی در این بخش بر شایستگی های مدیریتی، انضباط سازمانی، ارتقای سلامت اداری و فسادستیزی متمرکز است
۲. **تحول سخت افزاری:** توسعه زیرساخت ها، حمل و نقل و محیط زیست. شرط لازم در این بخش، تسلط بر دانش فنی، عمران، شهرسازی و توان برنامه ریزی عملیاتی است
۳. **تحول فناورانه:** بهره گیری از فناوری برای ارتقای بهره وری. این بُعد نیازمند ارزیابی قدرت نوآوری، حل مسئله و تسلط مدیران بر ابزارهای فناورانه است
۴. **تحول نرم افزاری:** محوری ترین رکن تحول که ناظر بر مردمی سازی، تعامل با نخبگان و ارتقای هویت و سبک زندگی اسلامی-ایرانی است. در این چارچوب، مدیر شهری باید در قامت یک رهبر محلی ظاهر شود

کلان شهر تهران به عنوان پایتخت نظام جمهوری اسلامی ایران و کانون تمرکز پیچیدگی های ژئوپلیتیک، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی، در مسیر تبدیل شدن به «کلان شهر الگوی جهان اسلام» نیازمند بازطراحی در نظام حکمرانی محلی است. دهه ها غلبه رویکرد تقلیل گرایانه و تکنوکراتیک بر ادبیات مدیریت شهری، موجب شده تا معیار موفقیت مدیران، غالباً به اجرای پروژه های کالبدی محدود شود. این درحالی است که در تراز تمدن نوین اسلامی، مدیریت شهری فراتر از تصدی گری روزمره، نیازمند راهبرانی با جامعیت شایستگی است که قادر به مدیریت تعارضات، هدایت سرمایه اجتماعی و راهبری تحولات چندوجهی باشند. از این رو، اصلاح نظام ارزیابی و انتصابات مدیران در صف اجرا، به عنوان اهرم اصلی تغییر رفتار سازمانی، یک ضرورت گریزناپذیر است.

● چارچوب چرخش پارادایمی در نقشه راه تحول:

برای عبور از وضع موجود، سیاست گذاری در حوزه سرمایه انسانی باید همراستا با نقشه راه تحولی شهرداری تهران بازتعریف شود. مدیریت شهری در تراز تحول، مستلزم تغییر شیوه اندیشیدن و عمل کردن در خط مقدم اجرا (نواحی و محلات) است. براساس

● معماری نظام ارزیابی چندمحوری:

برای پیاده سازی این رویکرد، نوعی الگوی ارزیابی مبتنی بر شواهد

برای عبور از وضع موجود، سیاست‌گذاری در حوزه سرمایه انسانی باید هم‌راستا با نقشه راه تحولی شهرداری تهران بازتعریف شود. مدیریت شهری در تراز تحول، مستلزم تغییر شیوه اندیشیدن و عمل کردن در خط مقدم اجرا (نواحی و محلات) است

● نتایج و پیامدها:

خروجی این الگو، صدور «کارنامه جامع ارزیابی» است که به عنوان مستند اصلی برای تصمیم‌گیری‌های داده‌محور در خصوص انتصاب، تداوم خدمت یا طراحی مسیر توانمندسازی مدیران شهری مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. در رویکرد جدید، این بسته صرفاً یک ابزار سنجش منابع انسانی نیست؛ بلکه یک نظام نهادینه شده‌ی شایسته‌گزینی و هم‌راستا با برنامه تحولی شهردار محترم تهران است. برقراری پیوند معنادار میان «ارزیابی صلاحیت» و «انتصابات»، تضمین می‌کند که سکان هدایت شهر در دست مدیرانی قرار گیرد که ضمن درک ضرورت تحول، توانمندی رهبری و انگیزش سرمایه‌های انسانی برای پیاده‌سازی کامل آن را دارا باشند.

طراحی شده است که با استفاده از ابزارهای دقیق، ابعاد مختلف شایستگی نامزدها را مورد سنجش قرار می‌دهد:

ارزیابی تحولی (سنجش نگرش و بینش): مبتنی بر مصاحبه‌های عمیق با تمرکز بر کانون‌های معرفتی (تفکر انقلابی و مدیریت جهادی)، اجتماعی (مردم‌محوری و عدالت‌گستری)، فرهنگی (ارتقاء هویت) و بصیرتی

ارزیابی مهارتی و شخصیتی (سنجش شایستگی‌های نرم): استفاده از مدل‌های روان‌شناختی رفتاری برای تفکیک و سنجش توانمندی‌های اجرایی (نظیر هدایت تیم و مبارزه با فساد) و ویژگی‌های شخصیتی (نظیر تاب‌آوری، حل مسئله و خلاقیت) ارزیابی فنی و تخصصی (سنجش دانش کالبدی): ارزیابی سطح دانش تخصصی حوزه مأموریتی (عمران، شهرسازی، ترافیک و...)، عمق سوابق عملیاتی و تسلط بر ابزارهای حرفه‌ای.

ارزیابی‌های تکمیلی و میدانی (سنجش در میدان عمل): بهره‌گیری از تکنیک تجربه‌نگاری جهت استخراج دانش ضمنی مدیران، ترکیب آن با ارزیابی میدانی (رصد شواهد عملی در محیط کار واقعی) و ارزیابی سطحی (اخذ بازخورد از معتمدین و همکاران)





مریم خانی

دکترای جامعه‌شناسی اقتصادی و توسعه و کارشناس
اداره اجرای احکام شهرداری منطقه ۲۰ تهران

مدیریت مشارکت در بافت‌های فرسوده شهری با تأکید بر محله جوادیه

بافت‌های فرسوده شهری، به‌ویژه در محله‌هایی مانند جوادیه در منطقه ۱۶ تهران، سال‌هاست که به یکی از پیچیده‌ترین عرصه‌های مدیریت شهری تبدیل شده‌اند. این محله با کوچه‌های باریک، خانه‌های قدیمی، تراکم جمعیتی بالا و تنوع فرهنگی گسترده، نمونه‌ای از محیط‌هایی است که هرگونه مداخله در آن بدون مشارکت مردم، یا به نتیجه نمی‌رسد یا با مقاومت اجتماعی روبه‌رو می‌شود. تجربه نشان داده که هیچ برنامه بازآفرینی، حتی اگر بهترین طراحی کالبدی را داشته باشد، بدون همراهی مردم پایدار نخواهد بود.

خاص خود را دارد، بی‌توجهی به این تفاوت‌ها باعث سوءتفاهم و بی‌اعتمادی می‌شود، احترام به آداب و رسوم، راه را برای گفت‌وگو باز می‌کند. وقتی برنامه‌ریزان شهری با زبان فرهنگی مردم صحبت کنند، مشارکت از سطح ذهنی به سطح عملی می‌رسد.

۳. پاداش مشارکتی باید واقعی، ملموس و قابل لمس باشد

در بسیاری از پروژه‌ها، پاداش مشارکت به‌صورت وعده‌های کلی مطرح می‌شود. اما تجربه میدانی نشان می‌دهد که: پاداش باید مشخص، قابل مشاهده و مرتبط با نیازهای واقعی باشد. نمونه موفق: طراحی خانه‌های جدید با حضور و نظر مستقیم ساکنان، پاداش‌های غیرملموس، انگیزه ایجاد نمی‌کنند. وقتی مردم نتیجه مشارکت خود را در خانه، کوچه یا محله‌شان ببینند، مشارکت به یک رفتار پایدار تبدیل می‌شود.

۴. اعتمادسازی بدون عمل به تعهدات ممکن نیست

در محله‌هایی مانند جوادیه، اعتماد یک‌شبه به‌وجود نمی‌آید. مردم سال‌ها تجربه کرده‌اند که: طرح‌ها تغییر می‌کنند، تصمیم‌ها پایدار نیست، وعده‌ها عملی نمی‌شود.

بنابراین، اولین قدم اعتمادسازی این است که نهادهای مسئول به

در جوادیه، مشارکت به شکل‌های مختلف دیده می‌شود، اما آنچه کمبود آن به‌وضوح احساس می‌شود، مشارکت واقعی و پایدار است؛ مشارکتی که از دل اعتماد، تعلق و احساس اثرگذاری بیرون بیاید. در ادامه، مجموعه‌ای از راهکارهای کاملاً عملی و تجربه‌محور ارائه می‌شود که می‌تواند مسیر مدیریت مشارکت در این محله را روشن‌تر کند.

۱. شروع مشارکت از جایی است که مردم احساس منفعت کنند

در محله‌هایی مانند جوادیه، مردم سال‌ها با وعده‌های نیمه‌تمام، طرح‌های ناتمام و بی‌ثباتی تصمیم‌ها روبه‌رو بوده‌اند. طبیعی است که مشارکت تنها زمانی شکل می‌گیرد که مردم ببینند، منافعتشان تأمین می‌شود، حرفشان شنیده می‌شود، نتیجه مشارکتشان ملموس است. وقتی مردم احساس کنند که حضورشان در تصمیم‌گیری‌ها به بهبود واقعی زندگی‌شان منجر می‌شود، مشارکت از حالت نمادین به حالت واقعی تبدیل می‌شود.

۲. شناخت فرهنگی محله، کلید ورود به مشارکت است

جوادیه محله‌ای با تنوع قومی و فرهنگی است. تجربه نشان می‌دهد که: هر قوم و گروه اجتماعی زبان، حساسیت‌ها و شیوه ارتباطی



در محله‌هایی مانند جوادیه، مردم سال‌ها با وعده‌های نیمه‌تمام، طرح‌های ناتمام و بی‌ثباتی تصمیم‌ها روبه‌رو بوده‌اند. طبیعی است که مشارکت تنها زمانی شکل می‌گیرد که مردم ببینند، منافعشان تأمین می‌شود، حرفشان شنیده می‌شود، نتیجه مشارکتشان ملموس است. وقتی مردم احساس کنند که حضورشان در تصمیم‌گیری‌ها به بهبود واقعی زندگی‌شان منجر می‌شود، مشارکت از حالت نمادین به حالت واقعی تبدیل می‌شود

۹. توجه به نیازهای ذهنی و امنیت روانی ساکنان

مردم فقط به یک خانه جدید نیاز ندارند؛ آن‌ها به احساس امنیت، آرامش و تعلق نیاز دارند.

بنابراین طراحی خانه‌ها باید با سلیقه و سبک زندگی مردم هماهنگ باشد، متراژ، نورگیری، مصالح و حتی چیدمان فضاها باید با نیازهای ذهنی ساکنان سازگار باشد. وقتی مردم احساس کنند خانه جدید «خانه خودشان» است، مشارکتشان چند برابر می‌شود.

جمع‌بندی

مدیریت مشارکت در بافت‌های فرسوده، به‌ویژه در محله‌ای مانند جوادیه، تنها با ابزارهای فنی و کالبدی ممکن نیست. مشارکت زمانی شکل می‌گیرد که مردم احساس منفعت کنند، اعتماد شکل بگیرد، اطلاعات شفاف باشد، چهره‌های محلی درگیر شوند، قدرت تصمیم‌گیری تا حدی به مردم واگذار شود و نیازهای فرهنگی و روانی ساکنان درک شود. اگر این اصول رعایت شود، مشارکت از یک «وظیفه» به یک «رفتار طبیعی و پایدار» تبدیل خواهد شد و بازآفرینی شهری با کمترین هزینه و بیشترین اثربخشی به نتیجه می‌رسد.

تعهدات کوچک و بزرگ خود پایبند باشند. وقتی مردم ببینند که مسئولان به قول‌های کوچک عمل می‌کنند، برای مشارکت در تصمیم‌های بزرگ‌تر آماده می‌شوند.

۵. استفاده از چهره‌های محلی، میان‌بر مشارکت است

در جوادیه افراد تأثیرگذار زیادی وجود دارند:

بانوان فعال محله، جوانان شناخته‌شده، معتمدان محلی، کسبه قدیمی، این افراد بهترین واسطه میان مردم و نهادهای شهری هستند. تجربه نشان داده که مردم حرف این افراد را بیشتر از بروشورهای رسمی باور می‌کنند، حضور آن‌ها در فرآیند شناسایی نیازها، حس تعلق و اثرگذاری را تقویت می‌کند. این گروه‌ها باید به‌عنوان «پژوهشگران محلی» و «تسهیل‌گران اجتماعی» در فرآیند بازآفرینی نقش فعال داشته باشند.

۶. شفافیت اطلاعاتی، ستون اصلی مشارکت است

در محله‌هایی مانند جوادیه، شایعه از هر چیز دیگری سریع‌تر پخش می‌شود. بنابراین:

اطلاعات باید ساده، شفاف و قابل فهم ارائه شود، مردم باید بدانند چه چیزی قرار است ساخته شود، چه زمانی و با چه هزینه‌ای، هرگونه ابهام، بی‌اعتمادی ایجاد می‌کند. وقتی مردم احساس کنند چیزی از آن‌ها پنهان نمی‌شود، مشارکت به‌طور طبیعی افزایش می‌یابد.

۷. تفویض قدرت، مشارکت را از سطح حرف به سطح عمل می‌رساند

مشارکت واقعی زمانی شکل می‌گیرد که مردم احساس کنند در تصمیم‌گیری نقش دارند، نظرشان اثرگذار است، بخشی از قدرت به آن‌ها واگذار شده. این کار نه تنها مشارکت را افزایش می‌دهد، بلکه تعهد اجتماعی ایجاد می‌کند؛ یعنی مردم خودشان مراقب اجرای درست پروژه‌ها می‌شوند.

۸. ایجاد فضای گفت‌وگو، نقطه شروع اعتماد است

در محله‌هایی مانند جوادیه، نبود فضای گفت‌وگو باعث شده سوءتفاهم‌ها زیاد شود، مردم احساس کنند شنیده نمی‌شوند، فاصله میان مردم و مسئولان بیشتر شود. ایجاد «پاتوق محله» در بوستان‌ها، مدارس یا سالن‌های ورزشی می‌تواند: محل گفت‌وگوی آزاد مردم و مسئولان باشد، بستری برای تبادل اطلاعات شفاف ایجاد کند و اعتماد را تقویت کند.



مریم عاشق معلا

رئیس اداره محیط زیست و توسعه پایدار
شهرداری منطقه ۲۱

سنگفرش عرصه های سبز؛ راه حل کم آبی یا تهدیدی برای ریشه های شهر؟

در پی مواجهه کلانشهرهایی مانند تهران با پدیده کم آبی، یکی از اقدامات متداول اما بحث برانگیز، جایگزینی سطوح خاکی عرصه های سبز (رفیوژها و باغچه ها) با سطوح سنگفرش شده است. توجیه اصلی این اقدام، کاهش تبخیر از سطح خاک، صرفه جویی در آب، کاهش گرد و غبار و ساماندهی بصری فضای شهری عنوان می شود. گرچه ذات این توجیهات ارزشمند است اما ارزیابی علمی این اقدامات نشان می دهد که سنگفرش یکپارچه، تبعات جبران ناپذیری برای سرمایه های سبز شهر به همراه دارد. این یادداشت علمی با رویکردی تحلیلی، به ارزیابی مضرات اکولوژیک این اقدام و معرفی راهکارهای علمی و پایدار مبتنی بر اصول «منظر پایدار» و «منظر سازی کم آب» (Xeriscaping) می پردازد.

❶. بیان مسئله

بحران آب در ایران و به ویژه در کلانشهر تهران، مدیریت فضای سبز را با چالش های بی سابقه ای مواجه ساخته است. در این شرایط، عرصه های خاکی فاقد پوشش گیاهی مناسب و رفیوژها و باغچه های خاکی کنار خیابان به عنوان کانون های هدررفت آب (از طریق تبخیر) و منبع تولید گرد و غبار شناخته می شوند. راهکار ظاهراً ساده و کم هزینه ای که در بسیاری از نقاط در حال اجراست، حذف این سطوح خاکی و جایگزینی آن ها با کفپوش های سخت (سنگفرش) است. این اقدام با هدف «حفظ درختان موجود در شرایط کم آبی» و «زیباسازی» صورت می گیرد، اما پرسش اصلی این است که آیا این اقدام از منظر بوم شناختی و مدیریت پایدار شهری صحیح است؟

❷. ارزیابی علمی مضرات سنگفرش کردن عرصه های خاکی

علیرغم توجیهات ارائه شده، سنگفرش کردن یکپارچه اطراف درختان و عرصه های خاکی، دارای تبعات منفی جبران ناپذیری به شرح ذیل است:

۲-۱: اختلال در فرآیندهای حیاتی ریزوسفر (Rhizosphere) و خفگی ریشه:

تهویه ریشه: ریشه درختان برای تنفس و متابولیسم سلولی نیاز مبرم به اکسیژن دارند. سنگفرش یکپارچه، تبادل گازی بین خاک و اتمسفر را به شدت محدود کرده و منجر به شرایط بی اکسیژنی (Anoxia) در محیط ریشه می شود. این امر باعث توقف رشد، پوسیدگی ریشه و در نهایت مرگ تدریجی درخت می گردد. محرومیت از آب و مواد مغذی: سطوح غیرقابل نفوذ، مانع از نفوذ موثر آب باران به خاک می شوند. همچنین، از تجزیه مواد آلی (مانند برگ ریزه) و بازگشت آن به چرخه غذایی خاک جلوگیری می کنند. در نتیجه، درختان موجود به تدریج از منابع آبی و غذایی محروم می شوند.

۲-۲. تشدید اثر جزیره حرارتی شهری (Urban Heat Island Effect):

مصالحي مانند سنگ و آسفالت، ضریب جذب تابش خورشیدی بالایی دارند. این سطوح در طول روز گرمای زیادی را جذب و در شب آزاد می کنند. جایگزینی سطوح خاکی با سطوح سخت، به افزایش دمای شهردامن می زند.

۲-۳. افزایش رواناب و خطر سیلاب های شهری:

سنگفرش کردن باعث افزایش سطوح نفوذناپذیر شهر می شود.



ضمن ایجاد سطحی مقاوم، اجازه نفوذ آب و تبادل گاز را داده و حتی می‌توان در حفره‌های آن گیاهان مقاوم کشت نمود.

۴-۳. طراحی جزیره‌های درختی:

شرح: به جای پوشش یکپارچه، اطراف هر درخت یک محدوده مشخص (معمولاً به اندازه سایه‌انداز تاج) با مالچ یا گیاهان پوششی احیا شده و بقیه عرصه با روش‌های دیگر مدیریت می‌شود. این کار منابع را در حیاتی‌ترین ناحیه متمرکز می‌کند.

۴-۴. نتیجه‌گیری و جمع‌بندی نهایی

سنگفرش کردن عرصه‌های خاکی فضای سبز، نمونه‌ای کلاسیک از یک «راه حل کوتاه‌مدت با پیامدهای بلندمدت مخرب» است. این اقدام، اگرچه ممکن است در نگاه اول موجب صرفه‌جویی آب و نظم بصری شود، اما در عمل با به خطر انداختن سلامت درختان موجود، تشدید جزیره حرارتی و افزایش رواناب، سرمایه‌های طبیعی شهر را نابود می‌سازد.

راهبرد صحیح، یک پارادایم شیفت از «حذف خاک» به «مدیریت هوشمند پوشش خاک» است. ترکیب راهکارهایی مانند مالچ پاشی، کشت گیاهان بومی کم‌آبرو و اجرای سامانه آبیاری قطره‌ای، نه تنها به اهداف کم‌آبیاری و زیباسازی پاسخ می‌دهد، بلکه علاوه بر جلوگیری از هزینه‌های هنگفت سنگفرش کردن، باعث ارتقای کیفیت محیط زیست شهری، پایداری اکوسیستم و حفظ سرمایه‌های سبز موجود برای نسل‌های آینده می‌شود. لازم است مدیران و برنامه‌ریزان شهری با دوری از راهکارهای ساده‌انگارانه، به سمت اجرای این طرح‌های علمی و پایدار حرکت کنند.

این امر ضریب رواناب (Runoff Coefficient) را افزایش داده و حجم آب ورودی به شبکه‌های زهکشی را در هنگام بارش‌ها به شدت بالا می‌برد. این پدیده، خطر وقوع سیلاب‌های شهری را تشدید و امکان تغذیه آب‌های زیرزمینی را سلب می‌کند.

۴-۲. تخریب زیست‌بوم خاک (Soil Ecosystem):

خاک یک اکوسیستم زنده است که میزبان مجموعه‌ای پیچیده از میکروارگانیسم‌ها، قارچ‌ها، بیمهرگان و دیگر موجودات است که در چرخه‌های بیوژئوشیمیایی نقش حیاتی دارند. سنگفرش کردن، این زیست‌بوم را منهدم کرده و حاصلخیزی خاک را برای همیشه از بین می‌برد.

● راهکارهای علمی و پایدار جایگزین

راهبرد صحیح، حرکت به سمت «مدیریت پوشش سطح خاک» به جای «حذف خاک» است. هدف نهایی، ایجاد یک پوشش زنده یا محافظ با کمترین نیاز آبی و بیشترین منفعت اکولوژیک است.

۱-۳. مالچ پاشی (Mulching):

پوشاندن سطح خاک با لایه‌ای از مواد آلی (پوسته درختان، کمپوست، خاکبرگ) یا معدنی (شن، سنگریزه)

مزایای علمی:

کاهش تبخیر: تا ۷۰ درصد از تبخیر رطوبت خاک می‌کاهد.

تنظیم دمای خاک: خاک را در تابستان خنک و در زمستان گرم نگه می‌دارد

حفظ تهویه خاک: برخلاف سنگفرش، تبادل گازی را مختل نمی‌کند

۲-۳. کشت گیاهان پوششی کم‌آبر (Xeriscaping):

استفاده از گیاهان بومی (Native Plants) و سازگار با اقلیم خشک که پس از استقرار به آبیاری بسیار کمی نیاز دارند.

مزایا: ایجاد پوشش زنده، افزایش تنوع زیستی، کمک به تثبیت خاک و بهبود منظر شهری.

۳-۳. سنگفرش‌های نفوذپذیر (Pervious Pavements):

در مواردی که نیاز به سطحی سخت داریم، می‌توان از موادی مانند سنگفرش‌های مشبک (Grass Pavers) یا سنگدانه‌های بستر-نگهدار (Gravel Grid Systems) استفاده کرد. این سامانه‌ها



یک راهکار برای اقتصاد چرخشی و پایداری در شهرهای در حال توسعه

مصطفی برزگر

کارشناس حمل و نقل و ترافیک

با رشد سریع ناوگان خودروهای برقی در جهان، شهرها با چالش جدیدی مواجه شده‌اند اینکه انبوه باتری‌هایی که پس از پایان عمر مفید در خودرو، همچنان ۶۰ تا ۸۰ درصد ظرفیت ذخیره‌سازی انرژی دارند. اسقاط زودهنگام این باتری‌ها نه تنها فشار بر محیط زیست وارد می‌کند، بلکه فرصتی ارزشمند برای بهینه‌سازی زیرساخت انرژی شهری را از بین می‌برد. این مطلب با ارائه یک مدل کاربردی برای استفاده مجدد (Second-Life) از باتری‌های خودروهای برقی در سیستم‌های ذخیره‌سازی انرژی شهری، نشان می‌دهد چگونه می‌توان بدون نیاز به فناوری‌های پیچیده یا سرمایه‌گذاری سنگین، پایداری شبکه برق را افزایش داد، هزینه‌های زیرساخت شارژ را کاهش داد و گامی مؤثر در جهت اقتصاد چرخشی برداشت. این مدل با استفاده از داده‌های در دسترس شهری در خاورمیانه، قابلیت پیاده‌سازی و الگوبرداری برای شهرهای در حال توسعه را دارد.

● مقدمه و بیان مسئله

گذار جهانی به سمت حمل و نقل پاک، اگرچه گامی ضروری در کاهش آلاینده‌هاست، اما پیامدهای جدیدی برای مدیریت شهری به همراه دارد. بر اساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی، ناوگان خودروهای برقی تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۲۰۰ میلیون دستگاه خواهد رسید. هر یک از این خودروها حاوی یک بسته باتری لیتیوم-یونی است که پس از ۸ تا ۱۰ سال کارکرد، دیگر برای تأمین نیازهای حرکتی خودرو مناسب نیست. اما این باتری‌ها همچنان ظرفیت بالایی برای ذخیره‌سازی انرژی در کاربردهای ثابت دارند. مسئله اصلی آنجاست که در بسیاری از شهرها، به‌ویژه در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، نه سیاست مشخصی برای مدیریت این باتری‌ها وجود دارد و نه زیرساختی برای بهره‌گیری از ظرفیت باقی‌مانده آنها. هم‌زمان، شهرها با چالش‌هایی نظیر ناپایداری شبکه برق، پیک‌های مصرف سنگین، و نیاز روزافزون به ایستگاه‌های شارژ خودرو برقی مواجه‌اند.

این مطلب در پی پاسخ به این پرسش است که چگونه می‌توان از باتری‌های دورریختنی خودروهای برقی به‌عنوان دارایی زیرساختی برای حل این مسائل بهره برد.

● پیشینه تحقیق و نوآوری

مطالعات پیشین در زمینه استفاده مجدد از باتری‌های خودروهای برقی عمدتاً بر جنبه‌های فنی و آزمایشگاهی متمرکز بوده‌اند. پروژه‌هایی مانند پروژه «SECOND-LIFE» در اتحادیه اروپا یا آزمایش‌های انجام‌شده توسط خودروسازانی نظیر نیسان و تسلا، عمدتاً بر کاربرد این باتری‌ها در مقیاس خانگی یا نیروگاهی متمرکز بوده‌اند. با این حال، شکاف اصلی در ادبیات پژوهش، نبود مدلی شهری و نهادی برای یکپارچه‌سازی این باتری‌ها در زیرساخت عمومی شهرهاست.

نوآوری این مطلب در ارائه چارچوبی است که:

- چرخه عمر باتری را مستقیماً به برنامه‌ریزی زیرساخت شهری متصل می‌کند.
- از داده‌های موجود و کم‌هزینه شهری بهره می‌گیرد.
- قابلیت پیاده‌سازی در شهرهای با محدودیت منابع فنی و مالی را دارد.

● مدل پیشنهادی و کاربردها

مدل پیشنهادی شامل سه لایه اصلی است:

لایه تأمین: شناسایی و جمع‌آوری باتری‌های دوم‌نوبت

همکاری با سازمان‌های حمل‌ونقل شهری (تاکسی‌ها، اتوبوس‌های برقی) برای دسترسی به باتری‌های پایان‌یافته.
ایجاد بانک اطلاعاتی از ظرفیت، عمر باقی‌مانده، و وضعیت سلامت باتری‌ها.

● لایه ذخیره‌سازی و توزیع

نصب سیستم‌های ذخیره‌ساز در ایستگاه‌های شارژ عمومی برای کاهش فشار بر شبکه در ساعات پیک.
- استفاده از باتری‌ها در ساختمان‌های عمومی (مدارس، بیمارستان‌ها، مراکز خدمات شهری) به‌عنوان منبع تغذیه اضطراری با مکمل پنل‌های خورشیدی.
- ایجاد «بانک انرژی محله‌ای» برای تأمین برق اضطراری در زمان قطعی یا نوسان شبکه.

● لایه پایش و بهینه‌سازی

- استفاده از داده‌های مصرف برق و الگوی خاموشی برای تعیین محل بهینه نصب سیستم‌ها.
- پایش عملکرد باتری‌ها و هشدار زمان نیاز به بازیافت نهایی.

● داده‌ها و روش‌شناسی

این مدل بر پایه داده‌های زیر طراحی شده است که در اکثر شهرهای منطقه قابل دسترسی هستند:

● نوع داده منبع پیشنهادی

- ظرفیت و عمر باتری ناوگان حمل‌ونقل عمومی سازمان حمل‌ونقل شهری
- الگوی مصرف برق ساختمان‌های عمومی شرکت توزیع برق
- داده خاموشی و نوسان شبکه شرکت برق منطقه‌ای
- هزینه انرژی در ساعات پیک وزارت نیرو / شرکت برق
- برای ارزیابی مدل، از روش تحلیل هزینه-فایده (CBA) و شبیه‌سازی سناریوهای مصرف استفاده می‌شود.

● شاخص‌های اثر (Impact Metrics)

برای سنجش موفقیت طرح، شاخص‌های زیر پیشنهاد می‌شود:
۱- افزایش عمر مفید باتری (سال): تأخیر در ورود باتری به چرخه بازیافت.
۲- کاهش هزینه زیرساخت شارژ (%): با تأمین بخشی از توان مورد نیاز از باتری‌های دوم‌نوبت

۳- کاهش پیک مصرف برق شهری (مگاوات): با تزریق انرژی ذخیره‌شده در ساعات اوج
۴- کاهش ضایعات خطرناک باتری (تن): جلوگیری از اسقاط زود هنگام
۵- کاهش انتشار غیرمستقیم CO₂ (تن): با کاهش نیاز به نیروگاه‌های پیک‌سوز

● تحلیل ریسک و پایداری

ریسک‌های احتمالی:

- ریسک فنی: کاهش عملکرد باتری در شرایط آب‌وهوایی شدید.
- ریسک ایمنی: خطر آتش‌سوزی یا نشت مواد شیمیایی.
- ریسک نهادی: نبود مقررات مشخص برای مالکیت و بهره‌برداری.

● راهکارهای پیشنهادی:

- تدوین استانداردهای ایمنی و فنی برای استفاده مجدد.
- ایجاد مدل‌های مشارکت عمومی-خصوصی (PPP) برای تأمین سرمایه و مدیریت.
- آموزش نیروی انسانی متخصص برای نگهداری و پایش.

● نتیجه‌گیری و چشم‌انداز

این مطلب نشان داد که استفاده مجدد از باتری‌های خودروهای برقی در زیرساخت شهری، نه یک ایده بلندپروازانه، بلکه یک راهکار عملیاتی و کم‌هزینه برای شهرهای در حال توسعه است. مدل پیشنهادی ضمن کاهش فشار بر شبکه برق، به افزایش پایداری محیط زیست و تحقق اهداف اقتصاد چرخشی کمک می‌کند. پیشنهاد می‌شود شهرهای پیشرو در منطقه خاورمیانه، این مدل را در مقیاس پایلوت اجرا کرده و نتایج آن را مستندسازی کنند تا زمینه برای گسترده‌تر فراهم شود.

گذار جهانی به سمت حمل‌ونقل پاک، اگرچه گامی ضروری در کاهش آلاینده‌هاست، اما پیامدهای جدیدی برای مدیریت شهری به همراه دارد. بر اساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی، ناوگان خودروهای برقی تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۲۰۰ میلیون دستگاه خواهد رسید. هر یک از این خودروها حاوی یک بسته باتری لیتیوم-یونی است که پس از ۸ تا ۱۰ سال کارکرد، دیگر برای تأمین نیازهای حرکتی خودرو مناسب نیست



سارا مهاجرانی نژاد

مشاور حمل و نقل سازمان تاکسیرانی

خودروهای برقی و الزامات معاینه فنی آنها

با رشد سریع پذیرش جهانی خودروهای برقی (EVs)، نیاز به تدوین و توسعه سازوکارهای معاینه فنی مطابق با فناوریهای خاص این خودروها بیش از پیش احساس می شود. خودروهای برقی به دلیل ساختار فنی متمایز، شامل اجزای کلیدی مانند باتری های ولتاژ بالا، سیستم های الکترونیکی پیچیده و واحدهای کنترل انرژی، نیازمند روش های تخصصی برای ارزیابی ایمنی، عملکرد و دوام هستند. این مقاله با بررسی ماهیت خودروهای برقی، الزامات فنی و استانداردهای بین المللی، چارچوبی پژوهشی برای معاینه فنی این وسایل نقلیه ارائه می دهد. همچنین، با الگوبرداری از سیستم های معاینه فنی در آلمان، ژاپن و توصیه های کمیته بین المللی معاینه فنی خودرو (CITA)، شاخص های کلیدی طراحی و پیاده سازی یک نظام ملی مؤثر تحلیل می شود.

۱. مقدمه (Electric Vehicle)

ویژگی های کلیدی خودروهای برقی که بر معاینه فنی تأثیر می گذارند شامل سیستم های تraction الکتریکی، باتری های ولتاژ بالا، اینورترها، سیستم های مدیریت انرژی و ترمز احیا کننده هستند. این تفاوت های فنی موجب می شود که روش ها و استانداردهای معاینه فنی EV ها نسبت به خودروهای احتراق داخلی متفاوت باشد.

۳. ضرورت معاینه فنی خودروهای برقی

معاینه فنی هدفش تضمین ایمنی، سلامت فنی و عملکرد بهینه خودروها در طول عمر عملیاتی است. بر اساس توصیه های CITA، خودروهای برقی باید همانند سایر وسایل نقلیه، تحت بررسی های دوره ای قرار گیرند، اما با تمرکز ویژه بر اجزای الکتریکی و باتری ها.

۳.۱. ایمنی و سلامت باتری

باتری های ولتاژ بالا هسته انرژی خودروهای برقی هستند و عملکرد نادرست آنها می تواند منجر به حوادث خطرناک شود. معاینه فنی باید شامل:

۱. مقدمه

خودروهای برقی (EVs - Electric Vehicles) به عنوان جایگزینی پایدار برای خودروهای احتراق داخلی، نقش مهمی در کاهش آلودگی و وابستگی به سوخت های فسیلی دارند. با افزایش تعداد EV ها، الزامات قانونی و فنی مرتبط با ایمنی و تردد قانونی آنها ضروری شده است. معاینه فنی (Periodic Technical Inspection - PTI) برای خودروهای برقی باید فراتر از روش های سنتی باشد و شامل بررسی اجزای برقی، باتری ها، سیستم های کنترل انرژی و نرم افزارهای مرتبط باشد. این مقاله با رویکرد علمی، علاوه بر بررسی الزامات فنی، استانداردهای جهانی و الگوبرداری از کشورهای پیشرو را تحلیل می کند.

۲. خودروهای برقی: تعریف و ویژگی ها

خودروهای برقی وسایلی هستند که انرژی حرکتی خود را از موتور الکتریکی و باتری های قابل شارژ به دست می آورند. دو دسته اصلی آنها عبارتند از:

- خودروهای تمام الکتریکی (BEV - Battery Electric Vehicle)
- خودروهای هیبریدی پلاگین (PHEV - Plug-in Hybrid)



- ارزیابی عملکرد باتری و ظرفیت شارژ
- بررسی سلامت سیستم مدیریت باتری (BMS)
ارزیابی شرایط ترمودینامیکی و احتمال وقوع حرارت بیش از حد باشد.
۳.۲. سیستم‌های الکتریکی و کنترل
سیستم‌های الکترونیکی و کنترل موتور مانند اینورترها و سیستم‌های مدیریت انرژی باید در PTI به‌طور دقیق بررسی شوند تا هرگونه نقص احتمالی که می‌تواند ایمنی راننده و سایر کاربران جاده را تهدید کند، شناسایی گردد.

۴. الزامات فنی معاینه فنی برای خودروهای برقی

الزامات معاینه فنی EV ها را می‌توان در چهار بخش کلیدی دسته‌بندی کرد:

۴.۱. الزامات عمومی

بررسی ترمز، سیستم تعلیق، چرخ‌ها و چراغ‌ها همچنان الزامی است، اما باید متناسب با ویژگی‌های فنی خودروهای برقی اجرا شود.

۴.۲. بررسی سیستم‌های ولتاژ بالا

سیستم‌های ولتاژ بالا شامل باتری، اتصالات و کابینت‌های کنترل انرژی است و باید توسط تکنسین‌های آموزش دیده با تجهیزات تخصصی ارزیابی شوند تا ایمنی الکتریکی تضمین گردد.

۴.۳. تست‌های نرم‌افزاری و الکترونیکی

نرم‌افزارهای کنترل موتور و مدیریت انرژی باید با تجهیزات تخصصی بررسی شوند و خطاهای احتمالی شناسایی شوند.

۴.۴. تست عملکرد ترمز احیاکننده

ترمز احیاکننده (Regenerative Braking) باید در PTI به‌صورت جداگانه بررسی شود تا عملکرد صحیح و ایمنی آن تأیید شود.

۵. چالش‌ها در اجرای معاینه فنی خودروهای برقی

۵.۱. فقدان دستورالعمل‌های جامع

در بسیاری از کشورها، هنوز دستورالعمل‌های رسمی معاینه فنی EV ها تدوین نشده است.

۵.۲. نیاز به تجهیزات و آموزش تخصصی

تجهیزات پیشرفته و تکنسین‌های آموزش دیده برای بررسی سیستم‌های ولتاژ بالا و اجزای الکترونیکی ضروری هستند.

۵.۳. تفاوت‌های استاندارد در کشورهای مختلف

فرکانس و محتوای معاینه فنی ممکن است در کشورهای مختلف متفاوت باشد؛ برخی کشورهای اروپایی معاینه هر ۲ سال، برخی دیگر با تمرکز بر ایمنی اجرا می‌کنند.

۶. استانداردهای بین‌المللی مرتبط با معاینه

فنی خودروهای برقی

۶.۱. استانداردهای IEC

الزامات سیستم شارژ رسانی برای EV ها، شامل حالت‌های مختلف شارژ و ایمنی (IEC ۶۱۸۵۱).

مشخصات فنی کانکتورها و سوکت‌های شارژ EV و الزامات IEC (EMC ۶۲۱۹۶).

۶.۲. استانداردهای ISO

تبادل داده‌ها و عملکرد سیستم‌های IT در معاینه فنی الکترونیکی (ISO ۲۰۷۳۰-۱).

ایمنی عملکردی سیستم‌های الکتریکی و الکترونیکی داخل خودرو (ISO ۲۶۲۶۲).

استاندارد ارتباط خودرو با شبکه شارژ (ISO)، (V2G ۱۵۱۱۸).

شرایط محیطی و تست قطعات الکترونیکی خودرو (ISO ۱۶۷۵۰).

۶.۳. تأثیر استانداردها بر معاینه فنی

- بررسی ایمنی سیستم‌های ولتاژ بالا

- تضمین عملکرد صحیح سیستم‌های E/E

- پایش دقیق داده‌ها و کنترل خطاها

تطابق خودرو با زیرساخت‌های شارژ هوشمند و شبکه‌های برق
رعایت این استانداردها، سطح ایمنی، قابلیت اطمینان و سازگاری خودروهای برقی را تضمین می‌کند.

۷. چارچوب پیشنهادی مدل معاینه فنی EV

تعریف استانداردها: تدوین الزامات ایمنی و فنی مطابق IEC و ISO.

آموزش و تجهیز مراکز: تکنسین‌ها و تجهیزات تخصصی.



اجرای آزمایشی مدل: پایلوت در مراکز منتخب و جمع آوری داده‌ها.
بازنگری و استانداردسازی: تحلیل نتایج و به‌روزرسانی استانداردها.
این مدل می‌تواند به‌عنوان چارچوب عملیاتی برای پیاده‌سازی معاینه فنی EVها در سطح ملی مورد استفاده قرار گیرد.

۸. Benchmark جهانی: آلمان، ژاپن و CITA

۸.۱. آلمان (HU - Hauptuntersuchung)

معاینه هر ۳ سال برای خودروهای نو و سپس هر ۲ سال.
تمرکز بر ایمنی و بررسی باتری‌ها، ترمز، سیستم الکترونیکی.
گزارش EV: T-V-ها عملکرد خوبی دارند، اما خودروهایی مثل Tesla Model ۳ نیازمند بررسی بیشتر هستند.

۸.۲. ژاپن (Shaken)

معاینه پس از ۳ سال و سپس هر ۲ سال.
ادغام معاینه فنی، بیمه خودرو و مالیات.
سخت‌گیری بالا در ایمنی و استانداردهای محیط زیستی.

۸.۳. استانداردهای CITA

تعریف الزامات ویژه EV شامل باتری، سیستم‌های E/E و کنترل انرژی.

تاکید بر تجهیزات تخصصی و آموزش کارشناسان.
اطمینان از مقایسه‌پذیری و استانداردسازی بین کشورها.

۸.۴. تحلیل مقایسه‌ای

دوره معاینه مشخص و منظم
تمرکز بر بخش‌های خاص EV
استانداردسازی و یکسان‌سازی روش‌ها
این Benchmark می‌تواند به‌عنوان مرجع سیاست‌گذاری و طراحی نظام معاینه فنی ملی استفاده شود.

۹. نتیجه‌گیری

خودروهای برقی به دلیل ویژگی‌های فنی متمایز، نیازمند معاینه فنی تخصصی هستند.
رعایت استانداردهای IEC و ISO، بررسی سیستم‌های ولتاژ بالا و ترمز احیاکننده، و الگوبرداری از مدل‌های HU آلمان، Shaken، ژاپن و توصیه‌های CITA، چارچوبی جامع برای طراحی نظام معاینه فنی EVها ارائه می‌دهد. این رویکرد نه تنها ایمنی و عملکرد خودروها را تضمین





حمزه تاجیک

کارشناس اداره امور ایثارگران شهرداری منطقه ۶

نیازمند طراحی ساختار سازمانی مناسب بین شهرداری و دولت هستیم

آلودگی هوای تهران، دیگر یک چالش صرفاً زیست محیطی نیست؛ بلکه نمود بارز یک «بحران در حکمرانی شهری» است. تجربه سه دهه تلاش با نتایج محدود ثابت کرده که رویکردهای جزیره‌ای، مقطعی و صرفاً دستوری به بن‌بست رسیده‌اند. این یادداشت با تکیه بر تجربیات عملی و با استناد به ماده ۸ قانون هوای پاک (مصوب ۱۳۹۶) که بر «تهیه و اجرای برنامه کاهش آلودگی هوای کلانشهرها با محوریت شهرداری» تأکید دارد، بر این باور است که راه برون‌رفت، گذار از مدیریت واکنشی بحران به سمت حکمرانی هوشمند، داده‌بنیاد و یکپارچه است. هدف، ارائه نقشه‌راه عملیاتی «سامانه حکمرانی هوشمند کیفیت هوای تهران (Tehran-AQMS)» به عنوان ستون فقرات این تحول است.

طراحی ساختاری فی مابین شهرداری و دولت هستیم. به عبارت صریح‌تر برای وصول مطالبات شهرداری از دولت، ابتدا می‌بایست لایحه‌ای در قانون بودجه در مجلس شورای اسلامی به تصویب برسد تا اینگونه شهرداری از طریق تسویه دیون و به واسطه اسناد اوراق خزانه، مطالبات خود را از دولت تسویه کند. در صورت تحقق این مسئله، شهرداری می‌تواند باتوجه به الزام قانونی نسبت به تسویه مطالبات خود از دولت و همچنین تسویه مطالبات دولت از شهرداری در قالب اسناد اوراق خزانه اقدام کند.

نکته‌ای که مطرح کردن آن، خالی از لطف نیست، اینکه در زمان مدیریت اینجانب در امور نهادهای منطقه در سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ بخش قابل توجهی از مطالبات شهرداری بابت عوارض شهرسازی از ساختمان‌های وزارتخانه‌های کشور، صمت، جهادکشاورزی و... سازمان‌های ثبت احوال، ریاست جمهوری، سازمان سنجش و... را در قالب همین اسناد اوراق خزانه تسویه کردیم. همچنین راه‌اندازی تشکیلاتی که در حوزه ارشد شهرداری تهران با دولت و مجلس در تعامل باشد در این خصوص بسیار حائز اهمیت است؛ چرا که این مهم به جز با تعامل امکان‌پذیر نخواهد بود.

علت تأکیدم به چنین مسئله‌ای نیز بدین خاطر است که برای بررسی پرونده ساختمانهای دولتی نیازمند پیگیری مداوم طرفین تا حصول نتیجه هستیم، در صورتی که تعامل و ساختار سازمانی مناسبی تنظیم نشده باشد همچنان این موضوع بلا تکلیف خواهد ماند. به همین دلیل معتقدم در ابتدا شهرداری تهران می‌بایست نماینده‌ای در هر منطقه داشته باشد که بتواند به صورت موردی ساختمان‌های ارگانهای دولتی را از معاونت شهرسازی منطقه پیگیری کند متأسفانه واقعیت این است که ارگانهای دولتی خودشان هیچگاه برای به روز رسانی پرونده شهرسازی ساختمان‌هایشان به مناطق مختلف شهرداری مراجعه نمی‌کنند.

باتوجه به اینکه مدیریت محله محور ارتباطی این معاونت با شهروندان است و بعد از گذشت ۱۵ سال از زمان شروع به کارش، هنوز کارکرد مفیدی برای اکثر شهروندان تهرانی نداشته و ناشناخته می‌باشد. باید برای بهره‌وری این حوزه اقداماتی را مدنظر قرار داد. اولین گام هم اطلاع رسانی لازم به ساکنین هر محله برای حضور در نشست مشورتی و اخذ ایده در ساختمان سرای محله با هدف بهبود مشارکت اهالی است. همچنین در راستای افزایش مشارکت شهروندان بعد از ارائه پیشنهادات در جلسه مشورتی، لازم است تا رای‌گیری انتخاب مدیر محله و هیئت امنای انجام شود. در این صورت شاهد مشارکت شهروندان در حوزه‌های مختلف مدیریت شهری خواهیم بود؛ در حقیقت با این اقدامات شاهد افزایش میزان مشارکت شهروندان هر محله در سرای محلات هستیم.

واقعیت این است که اگر میزان مشارکت و حضور شهروندان هر محله را در سرای محله مربوطه بررسی کنیم، متوجه می‌شویم که به طرز قابل توجهی اکثر زمان‌ها میزان حضور شهروندان، حداقلی می‌باشد؛ اما در صورت مشارکت دادن افراد ساکن هر محله در انتخاب اعضا و مدیر محله، قطعاً میزان مشارکت افزایش خواهد یافت.

علاوه بر معاونت امور اجتماعی و فرهنگی، حوزه معاونت مالی و اقتصاد شهری هم باید به شکل ویژه‌ای مورد توجه قرار بگیرد؛ چرا که شهرداری بیشتر بودجه فعالیتهای مدیریت شهری را از طریق درآمدزایی و از سمت شهروندان دریافت می‌کند؛ لذا در راستای تسهیل در پرداخت عوارض توسط شهروندان، معتقدم باتوجه به مشارکت آگاهانه شهروندان، شاهد تسهیل در تأمین درآمد خواهیم بود.

همچنین در جهت وصول عوارض شهرسازی و پایدار از ساختمان‌های دولتی هم از آنجایی که سابقه زیادی در این زمینه داریم، معتقدم ما امروز نیازمند



هادی کیافر

کارشناس خدمات شهری و محیط زیست
ناحیه ۵ شهرداری منطقه ۶

از بحران مدیریتی تا تاب آوری هوشمند

طرح یکپارچه هوشمند سازی مدیریت کیفیت هوای تهران (Tehran-AQMS)

آلودگی هوای تهران، دیگر یک چالش صرفاً زیست محیطی نیست؛ بلکه نمود بارز یک «بحران در حکمرانی شهری» است. تجربه سه دهه تلاش با نتایج محدود ثابت کرده که رویکردهای جزیره‌ای، مقطعی و صرفاً دستوری به بن بست رسیده‌اند. این یادداشت با تکیه بر تجربیات عملی و با استناد به ماده ۸ قانون هوای پاک (مصوب ۱۳۹۶) که بر «تهیه و اجرای برنامه کاهش آلودگی هوای کلانشهرها با محوریت شهرداری» تأکید دارد، بر این باور است که راه برون رفت، گذار از مدیریت واکنشی بحران به سمت حکمرانی هوشمند، داده بنیاد و یکپارچه است. هدف، ارائه نقشه راه عملیاتی «سامانه حکمرانی هوشمند کیفیت هوای تهران (Tehran-AQMS)» به عنوان ستون فقرات این تحول است.

تحلیل وضعیت:

تشریح چرخه معیوب با ارجاع به اسناد و داده‌های جدید ریشه تداوم معضل را می‌توان در یک چرخه معیوب سه گانه، علیرغم وجود اسناد بالادستی، خلاصه کرد:

۱. **ناهماهنگی ساختاری:** اگرچه طرح جامع شهر تهران و قانون هوای پاک بر هماهنگی تأکید دارند، در عمل مسئولیت میان وزارتخانه‌ها، استان و شهرداری پراکنده است. این امر منجر به تداخل وظایف و اتلاف منابع می‌شود. برای نمونه، نوسازی ناوگان اتوبوسرانی به عنوان یکی از اصلی‌ترین راهکارها، در گرو هماهنگی پیچیده بین شهرداری، وزارت صنعت و وزارت اقتصاد است که فاقد مکانیزم یکپارچه اجرایی است. افزون بر این، شکاف اطلاعاتی جدی وجود دارد، چرا که سهم دقیق و به روز منابع مختلف آلاینده به دلیل ناهماهنگی در ارائه داده‌ها مشخص نیست.

۲. **فقدان نظام تصمیم سازی پیش بین و تفکیک مکانی:** تصمیمات اغلب بر اساس شاخص‌های لحظه‌ای و به صورت واکنشی اتخاذ می‌شوند. مطالعات علمی جدید (۱۴۰۳) نشان می‌دهد الگوی آلودگی ذرات معلق در تهران یکنواخت نیست؛ غلظت $PM_{2.5}$ در مناطق شرقی، جنوبی و غربی همبستگی بالایی دارد، در حالی که این الگو در شمال شهر متفاوت است. این یافته به وضوح اثبات می‌کند که مدیریت متمرکز و یکسان برای همه مناطق کارآمد

نخواهد بود و نیازمند رویکردی منطقه محور و مبتنی بر داده‌های مکانی است

۳. **مشارکت ضعیف بازیگران محلی:** مناطق ۲۲ گانه شهرداری، به عنوان بازوان اجرایی و شناخته شده ترین سطح مدیریتی برای شهروندان، ظرفیت عظیم اما مهجوری در این زمینه هستند. برنامه ریزی متمرکز و یک سو به از ستاد، باعث غفلت از راهکارهای محل محور می‌شود

راهکار کلان:

سامانه حکمرانی هوشمند کیفیت هوای تهران (Tehran-AQMS) برای شکستن این چرخه، پیشنهاد می‌شود شهرداری تهران با استفاده از اختیارات و ظرفیت محلی خود، طراحی و استقرار سامانه «Tehran-AQMS» را به عنوان یک پروژه کلان شهری رهبری کند. این سامانه یک «اتاق جنگ دیجیتال» برای آلودگی هوا خواهد بود و بر سه پایه استوار است:

۱. **مرکز یکپارچه داده (Data Hub):** گردآوری و یکپارچه سازی داده‌های ایستگاه‌های سنجش آلودگی، دوربین‌های هوشمند ترافیک، GPS ناوگان حمل و نقل عمومی، اطلاعات مصرف سوخت، و حتی گزارش‌های شهروندی در یک پلتفرم واحد
۲. **پلتفرم مدل سازی و پیش بینی (Forecasting Engine):**



با بهره‌گیری از هوش مصنوعی، این پلتفرم قادر به شبیه‌سازی تأثیر سناریوهای مختلف بر کیفیت هوا خواهد بود.

۳. داشبوردهای تصمیم‌یاری و مشارکت: یک داشبورد مدیریتی فرابخشی برای هماهنگی بین معاونت‌های ذی‌ربط شهرداری و سازمان‌های بیرونی و یک «اپلیکیشن مشارکت هوشمند تهران‌هوا» برای درگیر کردن مستقیم شهروندان و مناطق

● راهکارهای عملیاتی:

تمرکز بر اجرای پایلوت در منطقه ۶ به عنوان مدل پیش‌تأثیر اجرای این سامانه باید با یک پروژه عملیاتی کوتاه‌مدت و ملموس همراه باشد. منطقه ۶ تهران

به دلیل دارا بودن ترکیبی از کاربری‌های اداری، تجاری، مسکونی و ترافیک سنگین، به عنوان پایلوت اصلی و مدل اجرایی پیشنهاد می‌شود. این منطقه می‌تواند مجری مجموعه‌ای از پروژه‌های به هم پیوسته باشد. نهاد اصلی مجری (با هدایت مرکز) شاخص موفقیت کلیدی (KPI) الزامات کلیدی پایلوت «منطقه پاک» شهرداری منطقه ۶ کاهش ۱۵ درصد میانگین غلظت ذرات معلق ($PM_{2.5}$) در محدوده پایلوت در یک سال تصویب در شورای محله، ایجاد پارکینگ‌های حاشیه‌ای، اختصاص خطوط دوچرخه‌سواری ناوگان مدیریت پسماند سازمان مدیریت پسماند با محوریت منطقه ۶ افزایش سهم ناوگان گازسوز/برقی به ۳۰ درصد در سه سال تخصیص بودجه خاص از محل عوارض پسماند طرح مشارکتی «گزارش آلاینده» منطقه ۶ از طریق اپلیکیشن کاهش ۲۰ درصد فاصله زمانی بین گزارش مردمی و اقدام اصلاحی دستگاه متولی ایجاد واحد پایش مردمی در منطقه و پیوند با سامانه ۱۳۷

of Concept) ارزش یکپارچه‌سازی داده‌ها است. موفقیت این پایلوت، الگویی برای تعمیم به دیگر مناطق خواهد بود.

● جمع‌بندی و پیشنهاد نهایی:

آلودگی هوای تهران نیازمند یک انقلاب نرم در مدیریت یکپارچه است. شهرداری تهران با رهبری طراحی و استقرار «سامانه حکمرانی هوشمند کیفیت هوای تهران (Tehran-AQMS)» و تفویض اختیار اجرای یک پروژه پایلوت جامع در منطقه ۶، می‌تواند نقش تاریخی خود را به عنوان پیش‌ران تحول ایفا کند. تحقق این نقشه راه، علاوه بر پشتیبانی فنی، نیازمند ایجاد دو بستر کلان است: اول، جلب حمایت و تصویب شورای محترم اسلامی شهر تهران به عنوان نهاد سیاست‌گذار و تأمین‌کننده منابع پایدار، که می‌تواند در قالب یک «کمیته ویژه نظارت بر اجرای Tehran-AQMS» متجلی شود.

دوم، تعریف شاخص‌های حکمرانی برای تضمین پایداری، مانند «تصویب آیین‌نامه همکاری فرابخشی در شورای شهر»، «اختصاص درصد ثابتی از عوارض شهری به صندوق نوآوری هوای پاک» و «ادغام شاخص‌های کاهش آلودگی در ارزیابی عملکرد سالانه مناطق». تنها با استقرار این بسترهای نهادی است که فناوری و مشارکت به تحولی ماندگار می‌انجامد.

نگارنده آمادگی دارد طرح تفصیلی پایلوت منطقه ۶ و سازوکارهای نهادی پیشنهادی را ارائه کند. این طرح، دعوتی است برای همکاری همه ذی‌نفعان تا اولین نفس عمیق تهران پاک را نه در آرزو، که در نقشه‌راه عملی خود طراحی کنیم.

● گام نخست اجرایی:

پروژه پایلوت فاز صفر در منطقه ۶ برای آغاز عملی و کم‌ریسک، پیشنهاد می‌شود «پروژه پایلوت یکپارچه‌سازی داده‌های ترافیک و کیفیت هوا در منطقه ۶» به عنوان فاز صفر Tehran-AQMS، در سال اول تعریف و اجرا شود. این پروژه با استفاده از زیرساخت‌های موجود و با بودجه مصوب شورای شهر در قالب یک «طرح ویژه» قابل انجام است. خروجی آن، یک داشبورد آزمایشی خواهد بود که ارتباط لحظه‌ای تراکم ترافیک و غلظت آلاینده‌ها را در تقاطع‌های اصلی این منطقه نشان می‌دهد و اثبات‌کننده مفهوم (Proof)



محمد هادی پوینده

کارشناس پژوهشی منطقه ۴

آلودگی هوای تهران؛ بحران نفس گیر یک کلان شهر

تهران به عنوان بزرگ‌ترین و پرجمعیت‌ترین شهر ایران، در دهه‌های اخیر با مسئله‌ای مزمن و پیچیده به نام آلودگی هوا مواجه شده است؛ بحرانی که نه فقط کیفیت زندگی، بلکه سلامت جسمی و روانی شهروندان را به چالش کشیده است. در زمستان‌ها شاخص آلودگی بارها از حد مجاز عبور می‌کند و مدارس، ادارات و حمل و نقل عمومی ناچار به تعطیلی یا محدودیت می‌شوند. با آنکه این پدیده در ظاهر نتیجه رشد جمعیت و صنعتی شدن است، در واقع حاصل ترکیبی پیچیده از عوامل انسانی، طبیعی، اقتصادی و مدیریتی است.

● رشد نامتوازن شهری و تمرکز فعالیت‌ها در مرکز و جنوب شهر

تجمع ادارات، مراکز خدماتی و ترافیک سنگین در مناطق مرکزی، و بی‌توجهی به الگوهای توسعه چندمرکزی، منجر به فشردگی آلودگی در یک محور فشرده شده است. از سوی دیگر، کمبود فضاهای سبز فعال در جنوب شهر اختلاف معناداری با مناطق شمالی ایجاد کرده است.

● پیامدهای زیست‌محیطی و انسانی

پیامدهای آلودگی هوا فقط در قالب آمار خلاصه نمی‌شود. بر اساس آمار رسمی وزارت بهداشت، سالانه هزاران مرگ زودرس در ایران به آلودگی هوا نسبت داده می‌شود که سهم تهران در این خصوص بالاست.

● از مهم‌ترین پیامدها:

افزایش بیماری‌های قلبی-عروقی و ریوی (به‌ویژه در سالمندان و کودکان)
کاهش عملکرد تحصیلی و تمرکز دانش‌آموزان در روزهای آلوده
فرسایش شهر و کاهش شفافیت نور و انرژی خورشیدی
افزایش هزینه‌های انرژی (گرمایش) و درمان
افزون بر اثرات جسمی، آلودگی هوا نوعی فرسایش روانی و

● ریشه‌های اصلی آلودگی هوای تهران، تراکم بالای خودروها و وسایل نقلیه فرسوده

روزانه میلیون‌ها خودرو و موتورسیکلت در تهران تردد می‌کنند. بر اساس گزارش سازمان محیط زیست، بخش اعظم آلودگی هوای تهران از بخش حمل و نقل ناشی می‌شود. خودروهای کاربراتوری، تاکسی‌های قدیمی و اتوبوس‌های دیزلی سهم عمده‌ای دارند. موتورسیکلت‌های بنزینی نیز به‌تنهایی در حدود یک‌سوم ذرات معلق تولید می‌کنند.

استفاده از سوخت‌های فسیلی و کیفیت پایین بنزین و گازوئیل هرچند در سال‌های اخیر کیفیت سوخت بهبود یافته است، اما هنوز میزان گوگرد و ترکیبات فرار در برخی فصول فراتر از استاندارد جهانی است. نیروگاه‌ها، پالایشگاه‌ها و صنایع حاشیه‌ای نیز در روزهای سرد سال با سوزاندن سوخت مایع، شرایط را بحرانی‌تر می‌کنند.

● شرایط طبیعی و موقعیت جغرافیایی تهران

این شهر در دشتی محصور میان کوه‌ها ساخته شده است. در فصول سرد با پدیده وارونگی دما (Inversion Temperature) مواجه می‌شود که لایه‌های آلوده هوا در ارتفاع پایین محبوس می‌مانند. نبود وزش باد کافی به معنی آن است که هوای آلوده راهی برای تخلیه ندارد.

بی‌حسی اجتماعی ایجاد می‌کند؛ وقتی آسمان خاکستری عادت می‌شود، امید به تغییر نیز کاهش می‌یابد.

● راهکارها و چشم‌انداز آینده

حل این بحران نیازمند ترکیبی از سیاست‌گذاری هوشمند، مشارکت مردمی و فناوری نو است. مهم‌ترین اقدامات عبارت‌اند از:

● نوسازی ناوگان حمل‌ونقل

تعویض خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده باید با تسهیلات قابل‌دسترس انجام شود. گسترش خودروهای برقی و هیبریدی و توسعه ناوگان اتوبوس‌رانی پاک می‌تواند سهم آلاینده‌ها را به مقدار زیادی کاهش دهد.

● توسعه حمل‌ونقل عمومی کارآمد و جذاب

افزایش خطوط مترو و بی‌آرتی، کاهش کرایه‌ها و فرهنگ‌سازی استفاده از دوچرخه و پیاده‌روی. امروز مترو تهران ستون فقرات حمل‌ونقل پاک است، اما نیاز به گسترش شبکه به مناطق غرب و جنوب دارد.

● کنترل سوخت صنایع و پالایشگاه‌ها

درفصول سرد، جایگزینی سوخت گاز طبیعی به جای مازوت باید الزام قانونی داشته باشد. نیروگاه‌ها و کارخانجات اطراف شهر باید به سامانه پایش برخط (Online Monitoring) متصل شوند.

● احیای فضاهای سبز و کمربند هوایی تهران

درختکاری اصولی با گونه‌های مقاوم، احداث پارک‌های خطی در امتداد بزرگراه‌ها و احیای باغات شمال و غرب تهران می‌تواند ظرفیت جذب آلاینده‌ها را افزایش دهد.

● آموزش و مسئولیت اجتماعی

رفتارهای کوچک مانند خاموش کردن خودرو در توقف‌های طولانی، نگهداری خودرو در وضعیت استاندارد، و کاهش مصرف انرژی خانگی تأثیر قابل‌توجهی دارند، به شرط آنکه آگاهی عمومی تقویت شود.

● جمع‌بندی

آلودگی هوای تهران حاصل یک تصمیم اشتباه نیست، بلکه نتیجه ده‌ها سال توسعه ناپایدار و نادیده گرفتن ظرفیت‌های محیط‌زیست است. اما تجربه شهرهای بزرگ دنیا مانند سئول، پکن و لندن نشان داده است که با اراده جدی، برنامه‌ریزی علمی و مشارکت مردم، می‌توان کیفیت هوا را به صورت پایدار بهبود داد. آسمان آبی تهران نه آرزو، بلکه حق طبیعی شهروندان است؛ حقی که بازگرداندنش نیازمند تغییر رفتار، سیاست و نگاه به شهر به مثابه یک موجود زنده است که اگر نفس نکشد، ما نیز نخواهیم توانست.





راهکار پایدار برای حل معضل ترافیک

تهران ظرفیت تبدیل شدن به نمونه‌ای از مدیریت نوین شهری در منطقه را دارد

فائده مهدوی حاجی

کارشناس تحقیق و پژوهش منطقه ۴

اپلیکیشن‌های شهری.

- استفاده از تحلیل داده‌های بزرگ برای پیش بینی تراکم در ساعات اوج. با چنین ابزارهایی، تصمیم‌گیری‌های شهری از تکیه بر حدس و تجربه شخصی فاصله می‌گیرد و به سمت برنامه‌ریزی علمی حرکت می‌کند.

۳. سیاست‌های بازدارنده در استفاده از خودرو شخصی

برای کنترل جریان خودروها، باید هزینه استفاده بی ضابطه از خودرو افزایش یابد.
- اجرای طرح‌های محدودیت ورود به محدوده مرکزی.
- افزایش هزینه پارکینگ در مناطق پرتراکم.
- تشویق به استفاده اشتراکی از خودرو یا سرویس‌های عمومی. در کنار این موارد، توسعه مسیرهای دوچرخه و پیاده‌راه‌ها می‌تواند انگیزه استفاده از روش‌های پایدارتر را افزایش دهد.

۴. فرهنگسازی و آموزش شهروندی

رفتار ترافیکی شهروندان آینده فرهنگ شهر است. رعایت قوانین رانندگی، احترام به عابران، پرهیز از توقف دوبله و رعایت صف در ایستگاه‌ها تنها با فرهنگسازی مداوم امکان پذیر است. آموزش در مدارس، رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی باید بر مفهوم «مسئولیت جمعی در ترافیک» تأکید کند. تغییر رفتار شهری اگرچه زمان‌بر است، اما اثر آن پایدارتر از هر طرح اجرایی خواهد بود.

۵. تمرکززدایی و ساماندهی فضایی

همانگی جریان ترافیک بدون توجه به ساختار فضایی شهر ممکن نیست. تمرکز بیش از اندازه مراکز اداری و دانشگاهی در

ترافیک یکی از جدی‌ترین معضلات پایتخت است که دیگر نه یک مشکل روزمره، بلکه بحرانی فراگیر با پیامدهای اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی شده است. شهروندان تهرانی روزانه ساعت‌های زیادی در مسیرها تلف می‌کنند و این مسئله بهره‌وری اقتصادی، سلامت روان و کیفیت زندگی را به شدت کاهش داده است. حل این معضل ضرورتی ملی است و نیازمند نگاهی علمی، چندبعدی و هماهنگ میان نهادهای مختلف است.

۱. توسعه و نوسازی حمل و نقل عمومی

نخستین گام در مدیریت ترافیک، تقویت شبکه حمل و نقل عمومی است. بدون متروی کارآمد و ناوگان اتوبوس و تاکسی نوسازی شده، انتظار کاهش ترافیک بی فایده است.
- افزایش خطوط مترو برای اتصال شرق و غرب و شمال و جنوب شهر.
- تکمیل شبکه اتوبوس‌های تندرو و هماهنگی میان خطوط BRT و مترو.
- ایجاد سیستم پرداخت الکترونیکی یکپارچه و تخفیف‌های تشویقی برای کاربران مستمر. مردم زمانی خودرو شخصی را کنار می‌گذارند که گزینه‌های سریع، امن، تمیز و به صرفه در اختیارشان باشد.

۲. مدیریت هوشمند ترافیک

در دنیای امروز، علم داده و فناوری اطلاعات نقش کلیدی در کنترل ترافیک دارند.
- نصب چراغ‌های هوشمند برای تنظیم خودکار زمان سبز و قرمز براساس حجم خودروها.
- ایجاد سامانه پایش لحظه‌ای برای هدایت جریان خودرو از طریق

مناطق مرکزی دلیل اصلی شلوغی روزانه مسیرهاست.

- انتقال تدریجی نهادهای دولتی به مناطق پیرامونی.

- تقویت شهرهای اقماری مانند پردیس، پزند و اندیشه با ایجاد زیرساخت‌های کاری و آموزشی.

- توسعه خدمات الکترونیکی برای کاهش نیاز به تردد حضوری.

مدیریت فضایی هوشمند میتواند بار حرکتی شهر را در طول شبانه روز توزیع کند.

جمع بندی

ترافیک تهران نتیجه ده‌ها سال رشد غیرمنظم شهری، ضعف حمل و نقل عمومی و نبود دید کلان در تصمیم‌سازی است. راه حل این معضل در ترکیب اقدام‌های فنی، فرهنگی و مدیریتی نهفته است. گسترش مترو و اتوبوسرانی، فناوری‌های هوشمند، محدودسازی خودروهای شخصی، فرهنگسازی و تمرکززدایی باید در کنار هم پیش بروند. شهر تهران ظرفیت تبدیل شدن به نمونه‌ای از مدیریت نوین شهری در منطقه را دارد؛ شهری که حرکت در آن نه مایه خستگی، بلکه نشانه‌ی نظم، هماهنگی و زندگی شهری پایدار باشد.

۶. هماهنگی نهادی و مدیریت یکپارچه

مشکل دیگر، پراکندگی تصمیم‌گیری میان دستگاه‌هاست. شهرداری، پلیس، وزارت راه و سازمان محیط زیست هر یک بخشی از موضوع را در اختیار دارند، اما هماهنگی واقعی اندک است. تشکیل یک نهاد مرکزی برای سیاست‌گذاری واحد در حوزه حمل و نقل





روح الله بافقی

کارشناس مدیریت انرژی معاونت خدمات شهری
و محیط زیست شهرداری منطقه ۱۳

لزوم حفاظت از منابع راهبردی آب زیرزمینی در شهرها

از گذشته تا حال پدیده شهرنشینی لزوماً با عامل منابع آب موجود در هر منطقه ارتباط وجودی داشته، با این تفاوت که در گذشته نیاکان ما در فلات ایران که منطقه‌ای با محدودیت آبی ذاتی بوده، خود را سازگار کرده و انواع فناوری و دانش بومی از آب انبار، قنات، سدهای زیرزمینی، یخچال و بادگیر ساخته و به خدمت گرفته بودند، ولی ما در عصر معاصر با عدم توجه به آن ظرفیتها، صرفاً بخش ظاهری مدرنیته را دیدیم، در توسعه شهری از توجه به درون غافل شدیم و شد آنچه امروز با آن روبرو هستیم. در محاصره عوارض طبیعی ناشی از تغییر اقلیم و خشکسالی، پدیده‌های اجتماعی مانند گسترش نامتوازن شهری و افزایش جمعیت غیر متمرکز در بافت شهری و هر آنچه در تعارض با یک زیست شهری در محدوده‌های استاندارد است.

آب شهر تهران در برنامه مدیریت تامین آب پایتخت وجود ندارد، یا حداقل اطلاع رسانی در این خصوص صورت نگرفته است. لذا ما مجبوریم در ابعاد مختلف از محدوده یک خانه و موقعیت شهروندی تا مدیریت کلان شهری خود را با این شرایط سازگار کنیم، موضوعی که دیگر نه یک انتخاب، بلکه تبدیل به یک ضرورت شده، موقعیتی از بحران گذشته و انکار ناپذیر که جز با یک اراده جمعی نمی‌توان از آن عبور کرد و برایش راهی جز در کنار هم بودن نداریم. ما باید حقیقت مدیریت مصرف و صرفه جویی را باور و عمل کنیم، بازسازی شبکه فرسوده توزیع رو تبدیل به یک مطالبه جمعی نموده و با درک محدودیت‌های موجود همراهی کنیم. از طرف دیگر وجود تهدیدات امنیتی و نظامی فعلی، ایجاد آمادگی برای شرایط خاص در کشور را اجتناب ناپذیر می‌سازد. باید توجه داشته باشیم، هر چند توسعه استفاده از منابع آب زیرزمینی در شهر تهران، بدون تردید شهر را با چالشهای فراوانی درگیر می‌کند، ولی ایجاد شبکه کمکی و اضطرار مبتنی بر منابع آب زیرزمینی در شهر تهران با اصول پدافند غیرعامل نیز مطابقت دارد. بنابراین بهره برداری از چاههای موجود و حتی حفر چاههای جدید، تجهیز آن‌ها و ایجاد شرایط فنی برای متصل شدن به مخازن آب و شبکه توزیع می‌تواند فرصتی برای مدیران تصمیم گیر باشد تا از این شرایط بحران گونه، فرصتی برای زمان اضطرار بسازند.

حال به این وضعیت محدودیت یا عدم دسترسی به منابع آب قابل مصرف در شبکه توزیع آب شهری، که می‌تواند شرایط یک منطقه را بحرانی کرده و مدیران منطقه‌ای و ملی را با چالش‌های جدی روبرو کند را هم اضافه کنید، همانطور که از تابستان گذشته تا به حال با این وضعیت در پایتخت روبرو بودیم و روند بارش‌های فصلی نیز نوید روزهای سختی در ایام پیش رو را می‌دهد. در این شرایط مشاهده می‌کنیم که مدیریت بخش تامین آب، به عنوان گزینه پایدار، راهکاری جز تامین آب از منابع زیرزمینی را متصور نبوده و با توجه به شرایط مالی و فنی به استفاده از این منابع رو آورده، تا با استفاده از آنها بخش بزرگی از نیاز مصرفی آب در بخش شهری را برطرف نماید. هر چند پروژه‌های موازی مانند انتقال آب از سد طالقان که با کمک چند همتی شهرداری تهران انجام گرفت نیز در دستور کار بوده است، ولی تمرکز شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور و زیرمجموعه‌های منطقه‌ای آن بر منابع آب زیرزمینی متمرکز بوده و اجرایی شده است و این درحالیست که همزمان با نشر اخبار توسعه استفاده از این منابع، کارشناسان و متخصصان حوزه محیط زیست شهری نسبت به تبعات بلند مدت این کار از جمله تشدید پدیده فرونشست در عرصه شهری هشدار داده و ابراز نگرانی کردند. به نظر می‌رسد در شرایط فعلی سناریوهای دیگری برای تامین



با این مفهوم که در بازه زمانی فعلی که علاوه بر کاهش ذخیره سدها، در معرض تهدیدات نظامی و امنیتی هستیم، این منابع آب زیرزمینی با نقشی راهبردی هستند که می توانند نقطه اتکایی برای تقویت تاب آوری شهر در مقابل تهدیدات آب پایه باشند و همین امر، لزوم حفاظت از این منابع آب راهبردی در شهر تهران و بسیاری از مناطق دیگر را ضروری می سازد. بنابراین اهمیت برنامه ریزی برای حفظ، پایش، تجدید و پایداری این منابع می بایست در دستور کار مشترک مدیران تامین آب، حفاظت محیط زیست، بهداشت و مدیریت شهری و در مدار بالاتر مدیریت کلان سیاسی، نظامی و امنیتی نیز قرار گیرد.

امروزه امنیت زیستی مولفه ای مهم در قدرت یک حاکمیت محسوب می شود و حرکت در جهت مدیریت اصولی و پایداری منابع آبی به عنوان یکی از عناصر ایجادکننده امنیت زیستی منجر به افزایش توان و تاب آوری جوامع شهری در زمان های حساس خواهد شد.

با این نگاه، کاهش اتکا به منابع آب زیرزمینی در مدیریت تامین آب، برنامه ریزی برای تقویت از طریق مدیریت آبخیزداری و آبخوان داری، پایش مستمر کیفی و کمی و ارائه برنامه حفاظتی در برابر آلودگی، پیش شرط های موفقیت در اجرای هر برنامه مدیریتی در

حوزه منابع آب زیرزمینی خواهد بود.

همانطور که می دانیم عرصه های بزرگ فضای سبز در کمربند سبز شمالی، شرقی، غربی و بوستان های گسترده و بزرگ شهری به دلیل بحران کم آبی و سیاست های کلان در حال جایگزینی استفاده از سایر منابع آبی از جمله پساب تصفیه شده و رواناب های سطحی در جهت حفظ و نگهداری فضای سبز هستند، در نتیجه حجم بالای آبی که از طریق این عرصه ها امکان ورود به سفره های آب زیرزمینی دارد را می توان متصور بود.

به همین دلیل و با توجه به شرایط جغرافیایی شهر تهران، شیب هیدرولیکی سفره های آب زیرزمینی و ساختار زمین شناسی و خاک در مناطق یاد شده، داشتن یک برنامه اجرایی برای افزایش سطح استانداردهای تصفیه و اجتناب از کاربرد منابع دارای ریسک بهداشتی با هدف حفظ همزمان فضای سبز شهری و حفاظت از منابع راهبردی آب زیرزمینی، می بایست در اولویت های کاری مدیران شهری قرار داشته باشد. بدیهی است که این حفاظت در گرو یک برنامه کنترلی سخت گیرانه از طرف شهرداری ها، سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت بهداشت بعنوان متولیان سلامت و زیست شهری است و تنها در صورتی رنگ واقعیت خواهد یافت که همه این نهادها مسئولانه در این جهت حرکت کنند.



مصطفی معراجی

معاون امور نهادهای اداره کل تدوین مقررات و
هماهنگی امور شورا و نهادها

شهر متصل در انتظار اجرا

چرا زیرساخت‌های اینترنت اشیا شهری به بهره‌برداری نمی‌رسند؟

در دهه اخیر، مفهوم «شهر هوشمند» با محوریت اینترنت اشیا (IoT) به یکی از پرتکرارترین مفاهیم در ادبیات مدیریت شهری بدل شده است. از سنسورهای هوشمند پایش کیفیت هوا و سامانه‌های برخط مدیریت ترافیک گرفته تا چراغ‌های خیابانی متصل و پلتفرم‌های یکپارچه مدیریت پسماند؛ همگی از ظرفیتی انکارناپذیر برای ارتقاء کیفیت زندگی شهری برخوردارند. با این حال، واقعیت میدانی در بسیاری از شهرها تصویر متفاوتی ارائه می‌دهد. شهرهای متعددی دارای اسناد مدون هوشمندسازی، بودجه‌های قابل توجه و حتی پروژه‌های پایلوت فعال هستند، اما در گذار از مرحله آزمایشی به بهره‌برداری پایدار با چالش‌های جدی مواجه می‌شوند. این یادداشت به واکاوی این شکاف ساختاری و ارائه راهکارهایی برای پُر کردن آن می‌پردازد.

سازمان‌های شهری نهادینه نشده است.

● رویکرد پیشنهادی: از هوشمندسازی جزیره‌ای به اکوسیستم یکپارچه

برای عبور از این شکاف، اتخاذ یک رویکرد سه‌لایه پیشنهاد می‌شود که به صورت همزمان ابعاد ساختاری، فناورانه و انسانی مسئله را پوشش می‌دهد:

لایه اول - راهبری یکپارچه:

ایجاد «دفتر هماهنگی هوشمندسازی شهری» به عنوان نهادی فراسازمانی که مسئولیت راهبری، هم‌راستاسازی و یکپارچه‌سازی کلیه پروژه‌های IoT شهری را بر عهده داشته باشد. این دفتر باید از اختیار لازم برای تصویب استانداردهای فنی مشترک، نظارت بر حسن اجرای پروژه‌ها و تضمین تداوم آن‌ها در برابر تغییرات مدیریتی برخوردار باشد. تجربه شهر بارسلونا در ایجاد «اداره دیجیتال شهر» نشان می‌دهد که چنین ساختاری می‌تواند سرعت و اثربخشی اجرا را به طور معناداری افزایش دهد.

لایه دوم - استانداردسازی فنی:

تدوین و الزام یک «معماری مرجع IoT شهری» برای کلیه دستگاه‌های اجرایی شهر که در آن، پروتکل‌های ارتباطی، قالب‌های داده و رابط‌های برنامه‌نویسی (API) مشترک تعریف شده باشد. این اقدام از سرمایه‌گذاری‌های موازی و جزیره‌ای جلوگیری کرده و

● تشریح مسئله: شکاف میان برنامه‌ریزی و اجرا

بررسی تجربه پروژه‌های IoT شهری در سطوح ملی و بین‌المللی نشان می‌دهد که بخش قابل توجهی از این پروژه‌ها یا در مرحله پایلوت متوقف می‌شوند، یا پس از اجرای اولیه به دلیل مشکلات نگهداری، بهره‌برداری و یکپارچه‌سازی داده‌ها، عملاً از چرخه عملیاتی خارج می‌گردند. ریشه این وضعیت را می‌توان در چند چالش ساختاری جست‌وجو کرد:

نخست، جزیره‌ای بودن سامانه‌ها؛ به گونه‌ای که هر معاونت، سازمان یا شرکت وابسته به شهرداری با استانداردها، پروتکل‌ها و زیرساخت‌های ارتباطی مستقل اقدام می‌کند. در نتیجه، سنسور نصب‌شده توسط معاونت حمل‌ونقل امکان تبادل داده با پلتفرم‌های محیط‌زیستی را ندارد و داده‌های تولیدشده در حوزه شهرسازی در تصمیم‌گیری‌های ترافیکی مورد استفاده قرار نمی‌گیرد. دوم، ناپایداری مدیریتی و گسست تصمیمات؛ پروژه‌های IoT ذاتاً میان مدت و بلندمدت‌اند. تغییر مدیران اجرایی در میانه مسیر، اغلب به از دست رفتن دانش انباشته، تغییر اولویت‌ها و در مواردی توقف کامل پروژه‌ها منجر می‌شود.

سوم، فقدان ظرفیت انسانی متخصص؛ طراحی، اجرا و نگهداری زیرساخت‌های IoT نیازمند نیروهایی با دانش ترکیبی در حوزه فناوری اطلاعات، مهندسی شبکه، تحلیل داده و مدیریت شهری است. این ترکیب تخصصی هنوز در بدنه کارشناسی بسیاری از

زمینه توسعه تدریجی، مقیاس پذیر و پایدار زیرساخت‌ها را فراهم می‌کند.

لایه سوم - ظرفیت‌سازی انسانی:

طراحی و اجرای برنامه‌های آموزشی تخصصی با رویکرد «آموزش حین خدمت» برای کارشناسان شهری در حوزه‌هایی نظیر مدیریت داده، امنیت سایبری زیرساخت‌ها و تحلیل هوشمند اطلاعات. همچنین ایجاد «مراکز تعالی IoT» در سطح مناطق شهری، به عنوان بازوی فنی منطقه‌ای، می‌تواند نقش مؤثری در حفظ و انتقال دانش عملیاتی ایفا کند.

الزامات و پیش‌نیازهای اجرا

اجرای موفق این رویکرد مستلزم فراهم‌سازی چند پیش‌نیاز اساسی است. از منظر سازمانی، وجود اراده و تعهد مدیریتی در سطح عالی مدیریت شهری برای تعریف هوشمندسازی به عنوان یک اولویت فراسازمانی - و نه پروژه‌ای متعلق به یک معاونت خاص - امری ضروری است. از منظر مالی، گذار از بودجه‌ریزی صرفاً پروژه‌محور به بودجه‌ریزی برنامه‌محور، امکان تداوم سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بلندمدت را فراهم می‌سازد.

از منظر فناوریانه نیز، اولویت‌دهی به استانداردهای باز (Open Standards) و پرهیز از وابستگی به تأمین‌کنندگان خاص (Vendor Lock-in) باید به عنوان یک اصل راهبردی در مرحله

طراحی و اجرا مورد توجه قرار گیرد. تجربه شهرهایی نظیر آمستردام در توسعه زیرساخت‌های باز شهری، می‌تواند الگوی مناسبی در این زمینه باشد.

نتیجه‌گیری و توصیه سیاستی

شهر هوشمند «محصولی آماده خرید» نیست، بلکه فرآیندی تدریجی و نهادمند است. شکاف میان برنامه‌ریزی فناوریانه و اجرای موفق آن در شهرها، بیش از آنکه ناشی از کمبود بودجه یا فناوری باشد، ریشه در فقدان یک معماری یکپارچه سازمانی برای مدیریت این تحول دارد.

در این چارچوب، پیشنهاد می‌شود شهرداری تهران در گام نخست، «سند راهبردی استانداردسازی IoT شهری» را تدوین و اجرای آن را الزامی کند؛ به گونه‌ای که هر پروژه هوشمندسازی پیش از تخصیص اعتبار، انطباق خود با این استانداردها را اثبات نماید. در گام دوم، ایجاد «مرکز داده یکپارچه شهری» به عنوان لایه اشتراک داده میان سازمان‌ها و معاونت‌های مختلف، سرمایه‌گذاری بنیادی‌ای است که آثار مثبت آن در کوتاه‌مدت نیز قابل مشاهده خواهد بود.

پیمودن این مسیر، علاوه بر ارتقاء کارایی و انسجام مدیریت شهری، می‌تواند اعتماد شهروندان به مفهوم هوشمندسازی - که در اثر پروژه‌های ناتمام و مقطعی آسیب دیده است - را احیا کند.



هفدهمین جشنواره بین المللی



هفدهمین
جشنواره
بین المللی
سروکاروانوارگی
درمدیریت شهری



فصل هفتم منتخبین جشنواره

در این فصل نگاهی اجمالی به برگزیده‌های
این دوره از جشنواره انداخته‌ایم.





نگاشت اقلیم شهر و توصیه‌های برنامه‌ریزی (مروری بر تجارب جهانی)

Urban Climate Mapping and Planning Recommendations (Reviewing on Global Experiences)

نویسنده: علی اکبر شمس‌پور
استاد دانشگاه تهران

مقدمه:

در شرایطی که کلانشهرها با چالش‌های تشدیدشونده و مرکب زیادی نظیر جزایر گرمای شهری، سیلاب‌های ناگهانی و آلودگی هوا مواجه هستند، نگاشت اقلیمی شهر شاخصی کلیدی در عرصه حکمرانی و برنامه‌ریزی فضایی برای سنجش میزان آسیب‌پذیری و تاب‌آوری، تحقق عدالت اقلیمی و ارتقای کارایی زیرساخت‌های انرژی و حمل‌ونقل شهر می‌باشد. با وجود انجام مطالعات متعدد، همچنان شکاف معناداری میان یافته‌های نظری اقلیم‌شناسی شهری و الزامات عملیاتی نظام تهیه و تصویب طرح‌های توسعه شهری مشاهده می‌شود. کلید پر کردن این خلأ شناختی و اجرایی، بهره‌گیری از ابزار «نگاشت اقلیم شهر» است. نقشه‌های اقلیم شهری، به‌مثابه زبانی مشترک، داده‌های انتزاعی عناصر اقلیمی را به لایه‌های فضایی عینی و قابل درک برای شهروندان، معماران و تصمیم‌گیران تبدیل می‌کند. با این حال، ترسیم و تفسیر این نقشه‌ها بدون در نظر گرفتن تجارب زیست‌محیطی شهرها در اقلیم‌های گوناگون و بدون تطبیق بومی‌سازی شده، نه تنها کارایی لازم را نخواهد داشت، بلکه ممکن است به خطاهای فاحش در خروجی مطالعات بینجامد. کتاب پیش‌رو، با رویکردی تطبیقی-تحلیلی و با مرور نظام‌مند تجارب موفق جهانی در شهرهایی از اروپا، آمریکای لاتین تا شرق آسیا کوشیده است تا چارچوبی علمی و در عین حال کاربردی از فرآیند تهیه، تحلیل و اجرایی‌سازی نگاشت اقلیم شهر ارائه دهد. تأکید بنیادین این اثر بر خروجی‌های علمی و توصیه‌های سیاستی عینی و عملیاتی است؛ به گونه‌ای که هر نقشه و لایه اطلاعاتی، به طیفی از دستورالعمل‌های مشخص برای بهبود بار گرمای محیطی، تهویه طبیعی و کاهش آلودگی هوا مبتنی بر راه‌حل‌های طبیعت‌محور منجر شود. امید است این اثر، مرجعی ارزشمند برای دانشجویان، کارشناسان و تهیه‌کنندگان طرح‌های توسعه شهری در ایران باشد تا گامی عملی و مؤثر در جهت هم‌سوسازی هرچه بیشتر علم و عمل در عرصه برنامه‌ریزی شهری برداشته شود.

شرح اثر:

این کتاب، حاصل تلاشی نظام‌مند و پرمایه است که در پنج فصل منسجم، خواننده را از پایه‌های نظری تا کاربردهای عینی و آینده‌پژوهانه همراهی می‌کند؛ سفری علمی که در آن هر فصل، پله‌ای است برای نزدیک شدن به زبانی مشترک میان اقلیم‌شناسان و برنامه‌ریزان شهری. فصل نخست، با نگاهی بنیادین به تبیین مفاهیم و مبانی نظری نگاشت اقلیم شهری می‌پردازد و ساختار نقشه‌ها را به‌مثابه دستگاه مفهومی هم‌ارز با مختصات فضایی شهر معرفی می‌کند. در فصل دوم، نویسنده با مروری دقیق بر پیشینه مطالعاتی، به‌ویژه با تمرکز بر روش‌شناسی دانشمندان آلمانی که پیشگامان این عرصه بوده‌اند، دو رویکرد متمایز را در کنار هم می‌نهد: رویکرد تحلیلی که وضع موجود را واکاوی می‌کند و رویکرد هنجاری که به توصیه‌های برنامه‌ریزی می‌انجامد. این تقابل روش‌شناختی، زمینه درک عمیق‌تری از فلسفه نقشه‌های اقلیمی فراهم می‌آورد. فصل سوم، جنبه‌های تحلیلی، پارامترهای سنجش و هرگونه دستورالعمل و ملاحظات اقلیمی در برنامه‌ریزی را با زبانی دقیق و کاربردی شرح می‌دهد. در فصل چهارم، اهمیت و الزامات تهیه و ترسیم این

نقشه‌ها در مقیاس متوسط و خرد برجسته شده و نشان داده می‌شود که چگونه هر نقشه، می‌تواند مستنداتی پشتیبان برای تصمیم‌گیری در پهنه‌بندی کاربری‌ها، تعیین تراکم، پیش‌بینی کریدورهای تهویه و بهینه‌سازی فضای سبز فراهم آورد. سرانجام، فصل پنجم با نگاهی به افق‌های نوین، رویکردهایی را ترسیم می‌کند که انتظار می‌رود در سال‌های آتی، مطالعات اقلیم شهری را در شهرهای گوناگون دگرگون سازند؛ رویکردهایی که مبتنی بر سنجش‌ازدور پیشرفته، مدل‌سازی پویا و تعامل داده‌های کلان هستند. آنچه این کتاب را از بسیاری آثار مشابه متمایز می‌سازد، تمرکز ویژه‌اش بر سه فصل پایانی است، جایی که مطالعات موردی از شهرهایی با اقلیم‌های متنوع در مناطق مختلف جهان، از اروپا تا شرق آسیا، به‌دقت واکاوی می‌شوند و تنوع در روش‌شناسی و تحلیل، زمینه‌ای برای آموختن درس‌های بومی‌شده فراهم می‌آورد. این اثر نه صرفاً یک مرور علمی، بلکه راهنمایی عملیاتی است برای آنان که می‌خواهند علم اقلیم را از حاشیه گزارش‌ها به متن طرح‌های توسعه شهری بیاورند. بی‌گمان، این کتاب مرجعی ارزشمند برای دانشجویان، پژوهشگران و به‌ویژه تهیه‌کنندگان طرح‌های جامع، تفصیلی، موضعی و موضوعی شهری در ایران خواهد بود تا با بهره‌گیری از تجارب موفق جهانی، گامی مؤثر در ارائه برنامه‌های مدیریتی، عملیاتی و سیاستی و ایجاد تاب‌آوری شهری در برابر اثرات تغییر اقلیم مبتنی بر طبیعت و بهبود زیست‌پذیری محیطی بردارند. در نهایت پیام کلیدی کتاب این است که گزارش‌ها و مطالعات اقلیمی به‌صورت گرافیکی و ساده نگه داشته شوند و آنچه که غالب و مهم است به شکل ساده بیان گردد.

نتیجه‌گیری:

مرزهای اقلیم گسترش یافته و اشتراک‌گذاری و تبادل دانش دارای اهمیت ویژه‌ای است. اقلیم شهری هر شهری تحت تأثیر ویژگی‌هایی همچون مقیاس، عوارض جغرافیایی، کاربری اراضی، اندازه و ساختار کالبدی شهر است، بنابراین اقدام‌های سازگاری و تعدیلی مؤثر وابسته به ویژگی‌های اقلیم پایه و فرم و عملکرد شهری، از منطقه‌ای به منطقه دیگر متفاوت است. برای بهترین انتخاب‌ها لازم است عوامل مؤثر بر آب‌وهوای شهری هر منطقه ارزیابی شود. پیام مهم تجربه کسب‌شده این است که آرزوی طراحی شهرهای زیست‌پذیرتر فقط با تلاش‌های هماهنگ همه ذی‌نفعان محقق می‌شود. این یک کار چندتخصصی است. این روند را می‌توان به‌طور سامان‌مند و منطقی دنبال کرد؛ از علم گرفته تا نگرش تا اجرا و نظارت، اما فراتر از خود فرایند، عامل مهم‌تر باید نیاز به یک گروه با ارزش مشترک، عزم همکاری جمعی و شجاعت برای فراتر رفتن از مرز دانش خود، برای پیدا کردن هم‌افزایی در بین تخصص‌های مختلف باشد که در جهت رسیدن به یک هدف مشترک هستند. بدون این، نه تبخّر علمی، نه قدرت مدیریتی و نه منابع سرمایه‌گذاری شده قادر به تضمین نتیجه مطلوب نیستند. هنر این فرایند باید «تمرکز» و «ارتباط» باشد و مؤلفه‌های «بحرانی» و «غالب» را در ذهن داشته باشد و به‌سادگی بیان کند. دیدگاه نویسنده این را نشان می‌دهد که حفظ اطلاعات ساده و گرافیکی مهم است. پیکان روی نقشه، هرچند خشن و کم‌دقت، شاید برای برنامه‌ریزان در سطوح اولیه فرایند برنامه‌ریزی بهتر باشد. پیدایش آگاهی عمومی از موضوعات مرتبط با تغییر اقلیم، به اقلیم‌شناسان شهری این امکان را می‌دهد بستری برای مشارکت مردم، ذی‌نفعان و دولت فراهم کنند.



ارائه یک مدل مبتنی بر هوش مصنوعی برای تخلیه جمعیت در مناطق شهری ناشی از بحران‌های چندگانه لرزه‌ای

An AI-based model for residents evacuation in urban areas subject to post-earthquake disasters

نویسندگان: امیرمسعود امیران - بهروز بهنام - ساناز سیدین

مقدمه

جهان امروز به ویژه کلان‌شهرهایی نظیر تهران با جمعیت بسیار زیاد و قرارگیری بر روی گسل‌های فعال، در برابر بحران‌های طبیعی از جمله زلزله به شدت آسیب‌پذیر هستند. زلزله صرفاً یک پدیده منفرد نیست، بلکه آغازگر زنجیره‌ای از بحران‌ها است که مدیریت آن‌ها نیازمند برنامه‌ریزی‌های دقیق و همه‌جانبه می‌باشد. یکی از ارکان اساسی در مدیریت بحران زلزله و افزایش تاب‌آوری شهری، مکان‌یابی بهینه مراکز تخلیه اضطراری است. با این حال، رویکردهای سنتی در این حوزه عمدتاً بر پایه پرسشنامه‌ها و نظرات کیفی متخصصان استوار بوده‌اند. این روش‌ها به دلیل سرعت پایین، وابستگی به سوگیری‌های انسانی، ایستادگی و ناتوانی در پردازش کلان‌داده‌های شهری، پاسخگوی نیازهای پویای امروزی نیستند. شهر تهران نیز در حال حاضر با کمبود شدید فضاهای اسکان اضطراری روبرو است؛ به طوری که در حدود ۷۰ درصد از محلات آن فاقد فضای کافی برای تخلیه جمعیت در زمان بحران هستند.

اثر حاضر با درک شکاف تحقیقاتی موجود و با هدف گذار از روش‌های سنتی به رویکردهای نوین داده‌محور و چند مخاطره‌ای بنا نهاده شده است. این پژوهش یک سیستم جامع و یکپارچه مبتنی بر هوش مصنوعی را برای مکان‌یابی و مسیرپای هوشمند مراکز تخلیه اضطراری ارائه می‌دهد. سیستم طراحی شده نه تنها باعث افزایش چشمگیر دقت و سرعت در فاز پیشگیری و برنامه‌ریزی می‌شود، بلکه در زمان وقوع بحران نیز به عنوان ابزاری عملیاتی برای هدایت ایمن شهروندان به مناطق امن عمل می‌کند.

شرح اثر:

این پژوهش در دو فاز اصلی و به هم پیوسته طراحی و اجرا شده است تا زنجیره مدیریت بحران را از مرحله برنامه‌ریزی تا اجرا در محیط‌های شهری تکمیل نماید.

مطابق با آنچه در فاز نخست انجام شد، برای غلبه بر کاستی‌های روش‌های سنتی مکان‌یابی که متکی بر پرسشنامه‌های کیفی و ایستادگی بودند، یک مدل هوشمند مبتنی بر یادگیری ماشین توسعه یافت. در یک رویکرد نوآورانه تحت عنوان «مهندسی معکوس تجربیات موفق»، این مدل با بهره‌گیری از کلان‌داده‌های شهرسان فرانسویسکو آموزش دیده است. این شهر به دلیل شباهت‌های ساختاری و ریسک بالای لرزه‌ای با تهران و برخورداری از تجربه غنی در مدیریت زلزله، به عنوان الگوی یادگیری بین‌دامنه‌ای انتخاب شده است. در این پژوهش پنج الگوریتم پیشرفته شامل Support Vector Machine (SVM)، K-Nearest Neighbors (KNN)، Logistic (regression)، Gaussian Process Classification (GPC) و Artificial Neural Network (ANN) به منظور مدل‌سازی انتخاب شدند. پس از انجام پیش‌پردازش‌های پیچیده مانند محاسبه فواصل منتهن برای انعکاس دقیق هندسه حمل‌ونقل شهری و رفع مشکل عدم تعادل داده‌ها با تکنیک Resampling، در نهایت شبکه عصبی

مصنوعی چندلایه (ANN) با عملکردی درخشان و دقت بالا به عنوان مدل نهایی انتخاب شد.

این مدل پس از بهینه‌سازی برای تحلیل فضایی بالغ بر بیش از ۹۰۰ هزار پارسل در کلان‌شهر تهران پیاده‌سازی شده است که نیازمند پردازش توسط ابررایانه‌ها بود. معیارهای ورودی جامع این پردازش شامل شیب زمین، کاربری اراضی، مساحت، تراکم جمعیت و انواع دسترسی به خدمات حیاتی است. در گامی بسیار مهم و نوین برای مدیریت زنجیره بلایا، رویکرد چندمخاطره‌ای لحاظ گردید. فیلتر مخاطرات ثانویه لرزه‌ای شامل نقشه پهنه‌بندی زمین‌لغزش و حریم انفجار ایستگاه‌های تقلیل فشار گاز، پمپ بنزین‌ها و انبارهای سوخت بر روی نتایج اعمال شد تا ایمنی مطلق پناهگاه‌ها در برابر حوادث ثانویه تضمین گردد.

در فاز دوم، برای عملیاتی کردن این نتایج، یک اپلیکیشن مسیرپای پویا و برخط توسعه یافته است. این سامانه با اتخاذ رویکرد «محله‌محوری» و اولویت‌دهی به تخلیه پیاده، بر چالش فلج‌کننده ترافیک و انسداد معابر پس از وقوع زلزله غلبه می‌کند. این اپلیکیشن وب‌محور موقعیت لحظه‌ای را استخراج کرده و مسیر امن، زمان تخمینی و جزئیات ناوبری تا نزدیک‌ترین نقطه تخلیه را به صورت بلادرنگ روی نقشه‌های تعاملی ارائه می‌دهد. این راهکار یکپارچه، نظریه‌های پیچیده را با رابط کاربری ساده به ابزاری نجات‌بخش تبدیل نموده است.

نتیجه‌گیری:

دستاوردهای این اثر نشان‌دهنده یک جهش قابل توجه در ارتقای تاب‌آوری کلان‌شهر تهران در برابر زلزله است. پیاده‌سازی مدل شبکه عصبی مصنوعی منجر به شناسایی ۶۰۶۲ نقطه تخلیه امن اضطراری در شهر تهران (با اعمال اثر مخاطرات ثانویه) گردید که در مقایسه با شرایط فعلی، بهبودهای کمی و کیفی چشمگیری را به همراه داشته است.

از منظر کمی، اجرای این سیستم هوشمند باعث شد تا میانگین حداقل فاصله دسترسی از هر پارسل تا نزدیک‌ترین مرکز تخلیه اضطراری، ۲۳ درصد کاهش یابد. حداکثر فاصله دسترسی نیز با کاهش ۳۶ درصدی همراه بوده است که این امر نقش بسزایی در سرعت‌بخشی به پناه‌گیری در ساعات حیاتی پس از زلزله ایفا می‌کند. وضعیت پوشش محله‌ای نیز به شدت بهبود یافت؛ تعداد محلات کاملاً فاقد مرکز تخلیه از ۱۳ محله به تنها ۱ محله تقلیل یافت و میزان کفایت سرانه فضای امن در سطح محلات تهران، از ۲۷ درصد فعلی به ۵۹ درصد ارتقا پیدا کرد.

از منظر کیفی، اعمال هوشمندانه فیلتر خطرات ثانویه باعث شد تا ۱۶۹۹ مرکز که در پهنه‌های پرخطر (مانند نواحی مستعد لغزش و انفجار) قرار داشتند از لیست نهایی حذف شوند و در نتیجه ضریب ایمنی جان شهروندان به شکل بی‌سابقه‌ای افزایش یابد. در نهایت، توسعه موفقیت‌آمیز اپلیکیشن مسیرپای نشان داد که می‌توان با تلفیق کلان‌داده‌ها و هوش مصنوعی، ابزاری عملیاتی برای مدیریت بحران خلق نمود. این اثر به روشنی اثبات نمود که رویکردهای داده‌محور، راهکاری بسیار کارآمدتر و دقیق‌تر از روش‌های سنتی هستند و قابلیت بومی‌سازی برای سایر کلان‌شهرها را نیز دارا می‌باشند.



سپهر ملکوت: میراث ناملموس فرهنگی آرامستان تخت فولاد

The Divine Realm: Intangible Cultural Heritage of Takht-i Fūlād Cemetery

نویسندگان: مهرداد عربستانی با همکاری زهره کرانی و یوسف سرافراز

مقدمه

مجموعه تخت فولاد واقع در جنوب شهر اصفهان، آرامستانی تاریخی است که علاوه بر مقابر عامه مردم، مدفن بسیاری از مشاهیر و اعلام تاریخی، مذهبی، ملی و سیاسی آدوار مختلف تاریخی است. تقسیم بندی فضایی تخت فولاد بر اساس مجموعه‌ای از تکایا شکل گرفته است، که هریک فضایی محصور یا نیمه محصور به همراه سازه‌ای متمایز، حول مقبره یک فرد شاخص به همراه افراد مرتبط، یا یک خاندان، طایفه یا مکتب است. علاوه بر آن، بناهای عام المنفعه‌ای همچون مدارس، آب انبارها، فضاهای مذهبی (تکیه در لفظ معمول)، کاروانسرا و مسجد نیز مولفه‌های دیگر این مجموعه هستند. علاوه بر این بناها و سنگ قبور ویژه که حائز اهمیت تاریخی و زیبایی شناسی هستند، نکته قابل توجه این است که این مجموعه مکانی پویا و محل گردهمایی‌ها، آداب و مراسم اصناف متفاوت است که هریک در هاله‌ای از روایات، باورها و اساطیر معنا می‌یابند و همین‌طور مهارت‌هایی سنتی همچون تراش سنگ قبور که سینه به سینه منتقل شده است. این بخش اخیر همان میراث ناملموس فرهنگی است که در اعمال و میان ذهنیت مردم متبلور می‌شود و این تحقیق با رویکردی مردم‌نگارانه اقدام به ثبت و تنسیق این میراث تخت فولاد به منظور تقویت هویت محلی و ملی، تعمیق تعلق شهری و نیز امکان به کارگیری این میراث در ارتقای برند شهری و گردشگری فرهنگی کرده است.

شرح اثر:

بنای بررسی نظام‌مند میراث فرهنگی ناملموس تخت فولاد بر اساس تعریف یونسکو از این مفهوم گذارده شد، که شامل ۱- جهان بینی و باورها ۲- روایات و اساطیر ۳- مناسک و رفتارها ۴- مهارت‌های سنتی و ۵- هنرهای اجرایی است.

جهان بینی حاکم بر تخت فولاد دلالت بر ادامه حیات پس از مرگ در سپهری ماورایی و امکان ارتباط با روح اموات به هدف برآوردن حاجت و تبرک جویی برای زندگی مادی و معنوی است. سویه تاریک و پنهان این جهان بینی شامل نگاهی جادویی است که مرتبط با استفاده از قبور قدیمی برای تهیه طلسم و دعا برای باورمندان است.

روایات و اساطیری که هویت بخش‌های مختلف تخت فولاد را شکل می‌دهند شامل روایات گوناگونی هستند که عمده آنها روایت سخن گفتن زمین با امام حسن (ع) (تکیه لسان الأرض) و مجموعه‌ای از روایات کرامت‌آمیز در مورد مقدسین است که هریک به بخشی از فضای تخت فولاد الصاق شده و در میان ذهنیت مردم همچون منشاء تقدس آن مکان قلمداد می‌شوند. همچنین روایت تاریخی، همچون روایات مرتبط با انقلاب مشروطه در تکیه بختیاری‌ها، داستان‌ها و خاطرات منضم به هریک از مدفونین؛ که در هر گفت و گویی با زائرین و بازدید کنندگان به کرات بازگو می‌شوند.

مناسک و رفتارهای جاری در تخت فولاد طیف وسیعی از مناسک مذهبی - شامل مناسک دینی تقویمی و دوره‌ای، انواع نذر، بیتوته و مجاورت، عریضه نویسی بر قبور، و حتی تمرینات معنوی همچون مراقبه، و نیز

بزرگداشت‌های شخصیت‌های تاریخی و هنری را شامل می‌شود که به طور مرتب انجام می‌گیرند و فضای آرامستان را به مکانی پویا تبدیل کرده‌اند. بیشترین تراکم این فعالیت‌ها را می‌توان در گلستان شهدا (در مکان تکیه لسان الأرض) مشاهده کرد که به خصوص در اواخر هفته محل زیارت و حاجت خواهی بازدید کنندگان، انجام سفره‌های زنانه و برگزاری دعا‌های مأثور همچون دعای کمیل است.

عمده‌ترین مهارت و استادکاری سنتی در ارتباط با تخت فولاد، هنر - صنعت تراش سنگ قبور ویژه آرامستان است، که با خطاطی روی سنگ و نقوش تمثیلی ظریف و سازه‌هایی تعبیه شده در سنگ‌ها همچون بالینه و تشتابه، مشخص می‌شود. این هنر تا به امروز سینه به سینه توسط معدود خانواده‌های مشخص در کارگاه‌هایی واقع در مجموعه تداوم یافته‌اند. امروزه به دلیل توقف تدفین در تخت فولاد، این هنر به امری میراثی و در شرف فراموشی تبدیل شده است.

هنرهای اجرایی و نمایشی اکنون بخش برجسته‌ای از میراث ناملموس تخت فولاد را شامل نمی‌شود، ولی روایات و شواهد مستند دال بر اجرای تعزیه و پرده‌خوانی در محیط تخت فولاد در گذشته را داشته، امری که توانش آن را دارد که با شیوه‌ای جدید در تخت فولاد احیاء شود.

نتیجه گیری:

میراث ناملموس تخت فولاد نه در پیکره فیزیکی آن بلکه در میان ذهنیت و رفتارهایی متجلی می‌شود که این پیکره را همچون روح در بدن زنده نگه می‌دارد. اینجا مکانی است که تخیلات و حافظه جمعی و نیاکان به زمین متصل می‌شود، و داستان‌هایی ساخته می‌شود که نه تنها از طریق روایت، بلکه از خلال رفتارها و مناسک بازتولید می‌شوند. شهر بی‌خاطره، شهری داستان، شهری است که احساس تعلق را ایجاد نمی‌کند، و آرامستان، و به ویژه آرمستانی تاریخی همچون تخت فولاد، جایی است که خاطرات شهر، و حتی کشور، در آن متمرکز شده و با خاک ادغام می‌شود. اما میراث ناملموس، بر خلاف میراث ملموس، از آن حیث که ساری و جاری است، امری فزّار است که همین امر توجه به ثبت و تنسیق آن را ایجاب می‌کند.

از دیگر سو، میراث ناملموس و عرضه آن می‌تواند سهمی قابل توجه در ساخت برند شهر داشته باشد. بخش عمده‌ای از گردشگری فرهنگی، که شاید عمده‌ترین گونه گردشگری به ویژه گردشگری بین المللی کشور را شامل می‌شود، مبتنی بر میراث ناملموسی است که اجازه تجربه و مشارکت را به گردشگر اعطاء می‌کند، و طیف گردشگری را از مشاهده صرف به سمت گونه تفسیری و خلاق سوق می‌دهد. از همین روی در فرآیند پژوهش و با مشارکت مدیران و کارشناسان شهری، برنامه اقدامی در راستای نیل به این اهداف تنظیم شده است تا امکان بهره برداری مؤثرتر از توانش‌های موجود مهیا شود.

میراث فرهنگی شامل منابعی است که عمیقاً بر جهتگیری یا هویت اجتماعی اثر گذاشته و ریشه‌های اساسی هویت فرهنگی را تشکیل می‌دهد. اگرچه، عناصر میراث فرهنگی در هر دوره و توسط هر گروه یا صنفی بازخوانی و بازسازی می‌شوند و لذا با نوعی گزینش فرهنگی از میان خزانة میراث فرهنگی، با تاکید بر برخی و حذف برخی دیگر، شکل می‌یابد، که متناسباً هویت‌های اجتماعی متفاوت و گاه متعارض را ایجاد می‌کند.



بررسی و تدوین طرح موضوعی (جامع) فضای سبز شهر تهران Development of A Thematic (Comprehensive) Green Space Plan for Tehran

نویسنده: کیانوش سوزنجی

مقدمه

تنوع و گستردگی کارکردهای فضاهای سبز شهری و اثرگذاری آن‌ها در ارتقای کیفیت زندگی شهری، بیانگر اهمیت این فضاها در ساختار فضایی شهرهاست. لذا در تجارب جهانی نیز این فضاها نه به عنوان نوعی کاربری بلکه به عنوان زیرساخت سبز شهری و نه به عنوان مولود شهر بلکه به عنوان مولد شهر نگریسته میشود. در این دیدگاه بروز مشکل در زیرساختهای سبز شهری می‌تواند باعث اختلال عملکرد سایر زیرسیستم‌های شهری از جمله سکونت، اشتغال، حمل و نقل... جامعه گردد. بر این اساس است که در تجربه جهانی، تهیه اسناد و طرح‌های راهبردی کلنگر برای حفاظت و توسعه فضاهای سبز شهری و پیراشهری، امری متداول و رایج است. بخش عمده‌ای از مشکلات مدیریت فضاهای سبز شهری در کلانشهر تهران، ناشی از نگرشی صرفاً کوتاه مدت، بخشی و مقطعی به جای نگاه بلندمدت، یکپارچه و کلنگر به موضوع فضاهای سبز شهری بوده است. حتی در برخی موارد، حتی از آرایه‌ها راه حل‌های کوتاه مدت و مقطعی نیز صرفنظر شده و اقدام به بعد از تهیه طرح جامع فضای سبز احاله شده و سبب تضییع ظرفیتهای و تغییر ماهیت مشکلات به مشکلات بزرگتر با پیچیدگی بیشتر شده است. از سوی دیگر، کمبود برنامه‌های که بتواند تعادلی بین تجویزهای معمول طرح‌های توسعه شهری (تفصیلی و جامع تهران) و نیازهای ملموس تأمین و توسعه فضای سبز را در اولویت تصمیم‌گیری، سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌های توسعه شهری قرار دهد و چالشهای پیش روی این عرصه را مرتفع نماید به شدت احساس می‌شود.

شرح اثر:

اهداف پروژه مطالعاتی طرح موضوعی (جامع) فضای سبز شهر تهران عبارت بود از: (۱) مطالعه، بررسی و تحلیل پتانسیلها، آسیبها و مشکلات فضاهای سبز موجود و فراهم آوردن بستر اطلاعاتی و فنی لازم برای شناخت، حفاظت، نگهداشت و توسعه فضاهای سبز شهری. (۲) تدوین برنامه راهبردی بلندمدت برای توسعه فضاهای سبز شهری با توجه به شرایط و الزامات محیطی، کالبدی و اجتماعی-اقتصادی شهر تهران در حیطه اقدامات شهرسازانه. (۳) تدوین راهکارهای میانمدت در قالب ضوابط اجرایی برای حفظ فضاهای سبز شهری با تأکید بر راهکارهای فنی، اقتصادی و مشارکتی در حیطه اقدامات برنامه‌ریزانه با ملاحظات اقتصادی-اجتماعی. (۴) تدوین برنامه‌های عملیاتی جهت بهینه‌سازی نگهداری فضاهای سبز شهری در حیطه اقدامات مرتبط با فضای سبز شهری.

برای دستیابی به اهداف فوق شرح خدمات پروژه مطالعاتی حاضر مشتمل بر محورهای تکرارشونده در مراحل مبانی نظری، مبانی تجربی و شناخت وضع موجود شهر تهران در حیطه‌های اقدامات سه‌گانه شهرسازی، اجتماعی-اقتصادی-مدیریتی و فضای سبز می‌باشد. بر این اساس، مبتنی بر چارچوب برآمده از مبانی نظری (مرحله اول) و شناخت تجارب (مرحله دوم) و بررسی اسناد فرادست و قوانین و مقررات مرتبط (مرحله سوم)، شناخت وضع موجود شهر تهران در مرحله چهارم انجام شد. در مرحله پنجم آینده‌نگاری فضاهای سبز شهری شهر تهران مورد بررسی قرار گرفت. در مرحله ششم تهیه برنامه راهبردی توسعه و نگهداشت فضاهای سبز شهر تهران انجام شده است. در مرحله هفتم با توجه به کاربستی و خروجی‌محور بودن پروژه مطالعاتی طرح موضوعی (جامع) فضای سبز شهر تهران، اسناد ۲۱ گانه خروجی‌های پروژه مطالعاتی حاضر در قالب برنامه

عملیاتی ارائه شده است. از مهمترین نتایج این طرح می‌توان به تولید «سند مکانی توسعه فضای سبز شهری با جایگزینی شاخص میزان دسترسی به فضای سبز» و تدوین «نظام نامه فنی و اجرایی برای توسعه، احداث و نگهداری فضای سبز شهری» و «مستند سازی یکپارچه آسیب‌های متنوع موجود» اشاره کرد.

نتیجه‌گیری:

خروجی‌های این طرح علاوه بر استفاده مستقیم در مدیریت فضای سبز شهری، به عنوان راهنمای توسعه فضای سبز شهر تهران می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد. مهمترین خروجی‌های پروژه مطالعاتی حاضر به شرح زیر است:

- ۴۹ جلد گزارش مراحل شش گانه
- لایحه طرح جامع فضای سبز شهر تهران (برای اصلاح لایحه بیش از ۲۵ جلسه در طی دو سال برگزار گردیده و آماده تصویب در صحن شورای شهر می باشد)
- هشت جلد دانش شهر و دو مقاله علمی پژوهشی
- بانک اطلاعاتی و سند مکانی توسعه فضای سبز در فرمت GIS
- ۲۲ جلد اسناد نهایی طرح جامع در دو بخش اصلی اسناد برنامه ای:
- سند تجارب جهانی (حفظ، نگهداشت و توسعه) فضای سبز شهری
- سند آسیب شناسی وضع موجود فضاهای سبز شهر تهران
- سند آینده‌نگاری فضای سبز شهر تهران
- سند برنامه راهبردی فضای سبز شهر تهران
- و اسناد عملیاتی که در سه زیربخش زیر قابل دسته بندی می باشند:
- اسناد بخش شهرسازی
- دستورالعمل راهنمای هدایت تصمیم‌گیری‌های مرتبط با فضاهای سبز تفریحی (بوستان‌ها) شهر تهران (همراه با گزارش پشتیبان)
- سند مکانی فضاهای سبز شهر تهران (حفظ، نگهداشت و توسعه) و لایحه تغییرات پهنه‌های فضای سبز
- اسناد بخش فضای سبز (خدمات شهری، محیط زیست و اکولوژی)
- سند الگوی کشت و گونه‌های گیاهی فضای سبز شهر تهران
- سند گونه‌های ناهمخوان فضای سبز شهر تهران و شیوه‌نامه‌های آن
- سند محاسبه ارزش اکولوژیک گونه‌های گیاهی
- سند کنترل آفات و بیماری‌های گیاهان فضای سبز شهر تهران (مبارزه با آفات و امراض فضای سبز شهر تهران)
- ضوابط و دستورالعمل اجرایی زیباسازی سیما و منظر پارک‌های شهری تهران
- سند مناسب‌سازی بوستان‌های شهر تهران
- سند منابع آبی فضای سبز شهر تهران
- نظام‌نامه فنی، اجرایی و پیمانکاری احداث و توسعه فضای سبز شهر تهران
- نظام‌نامه فنی، اجرایی و پیمانکاری حفظ و نگهداشت فضای سبز شهر تهران
- سند هوشمندسازی (حفظ، نگهداشت، توسعه) فضای سبز شهر تهران
- اسناد بخش اقتصادی، اجتماعی و مدیریتی
- سند کاهش هزینه‌های (حفظ، نگهداشت و توسعه) فضاسبز شهر تهران
- سند تأمین اعتبار و درآمدزایی از فضای سبز تهران (به همراه پیوست بررسی و تحلیل درآمدزایی فضاهای اعیانی واقع در بوستان‌های شهر تهران)
- سند حفظ باغات و لکه‌های سبز تهران
- سند مشارکت در (حفظ، نگهداشت و توسعه) فضای سبز شهر تهران
- سند ارتقای کارکرد اجتماعی بوستان‌های شهر تهران
- سند بهبود سازمانی فضای سبز شهر تهران



ارائه برنامه عملیاتی جهت نهادینه کردن ورزش همگانی به تفکیک مناطق ۲۲ گانه شهر تهران

«Development of an Operational Plan for Institutionalizing (Sport for All) Across the 22 Districts of Tehran»

نویسنده: سامان یوسفوند

۴. عوامل مؤثر بر نهادینه سازی:

عوامل اقتصادی (توان مالی و بودجه سازمانی) بیشترین تأثیر را دارند. عوامل فردی (نگرش، زمان و توانایی)، عوامل اجتماعی-فرهنگی و ساختاری و همچنین عوامل آموزشی در سطح متوسط تأثیر گذارند.

۵. الگوی مشارکت بر اساس ویژگی های جمعیتی: بیشترین میزان نهادینه سازی در میان افراد با تحصیلات دکتری، درآمد ۳۱ تا ۴۰ میلیون تومان و گروه بازنشسته دیده شده است. کمترین میزان مربوط به افراد بی سواد یا با تحصیلات ابتدایی، درآمد کمتر از ۱۰ میلیون تومان و بیکاران است.

۶. ضعف اطلاع رسانی و برنامه ریزی: در اکثر مناطق، اطلاع رسانی بسیار محدود و اغلب از طریق مشاهده مستقیم و گذری صورت می گیرد. برنامه های ورزشی عمدتاً مقطعی، مناسبتی و بدون خلاقیت اجرا می شوند و با نیازهای واقعی شهروندان همخوانی ندارند.

۷. مخاطبان اصلی و چالش های اجرایی: سالمندان و زنان میانسال خانه دار، اصلی ترین مخاطبان برنامه های ورزش همگانی هستند. از دیدگاه کارشناسان، عملکرد سازمان های ورزشی در سطح متوسط ارزیابی شده و مهم ترین موانع شامل: نبود نقشه راه مشخص، موازی کاری نهادی، تمرکز بر ورزش قهرمانی به جای همگانی، ضعف رسانه ای و الگوسازی، کمبود مشوق های هدفمند و بی توجهی به نیازهای گروه های کم توان و آسیب پذیر است.

۸. ناکارآمدی اقدامات فعلی: با وجود برگزاری پویش ها و جشنواره های متعدد، مردم ارزیابی مثبتی از عملکرد شهرداری ندارند و آن را فاقد نگاه کارشناسانه، عدالت رفتاری و خلاقیت می دانند. اعتماد عمومی به برنامه ها پایین است و ورزش هنوز به دغدغه ذهنی شهروندان تبدیل نشده است.

نتیجه گیری:

نتایج این پژوهش به وضوح نشان می دهد که ورزش همگانی در شهر تهران با وضعیتی بحرانی و چندبعدی مواجه است. با وجود هشدارهای جدی آماری مبنی بر اینکه ۶۰ درصد از مردم فعالیت بدنی کافی ندارند، ۴۵ درصد دچار اضافه وزن و چاقی هستند و ۴۱ درصد مرگومیرها ریشه در کم تحرکی دارد، تنها ۴۰٫۵ درصد از شهروندان تهرانی به طور منظم ورزش می کنند و ورزش در اولویت فعالیت های فراغت فقط ۸ درصد از مردم قرار دارد. این شکاف عمیق، ضرورت مداخله ای نظام مند و فرابخشی را اجتناب ناپذیر می سازد. مهم ترین چالش های شناسایی شده در چهار سطح قابل طبقه بندی است: ساختاری (نبود نقشه راه، موازی کاری، تمرکز بر ورزش قهرمانی)، مدیریتی (ضعف برنامه ریزی، اطلاع رسانی نامناسب، نبود نظام پایش)، فرهنگی-اجتماعی (غلبه سبک زندگی کم تحرک، نبود الگوسازی، نگاه ابزاری به ورزش) و اقتصادی (کمبود بودجه، گرانی امکانات، نبود مشوق های هدفمند). نکته کلیدی آنکه عامل فردی (نگرش و بینش) اگرچه مهم ترین عامل در نهادینه سازی است، اما تغییر آن در گرو تحول در ساختارها و سیاست های کلان است. پژوهش حاضر با طراحی ۲۸ راهبرد و ۳۰ برنامه عملیاتی، مسیری روشن برای گذار از وضعیت موجود به وضعیت مطلوب ترسیم کرده است. محورهای اصلی این برنامه ها عبارتند از: فرهنگ سازی و اطلاع رسانی فراگیر، توانمندسازی شبکه های محلی، ایجاد زیرساخت های عادلانه، ارائه مشوق های مالی و اقتصادی. با این حال، تا زمانی که گرانی و عدم دسترسی به عنوان دو مانع اساسی برطرف نشود و اطلاع رسانی ضعیف، رویکردهای مقطعی و بی توجهی به ظرفیت های مردمی ادامه یابد، هیچ برنامه ای به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.

مقدمه

ورزش همگانی، به عنوان رکن اساسی سبک زندگی سلامت محور، نقش انکارناپذیری در کاهش بیماری های غیرواگیر، ارتقای سلامت روان و افزایش انسجام اجتماعی ایفا می کند. با این حال، شواهد آماری نشان دهنده فاصله عمیق میان وضعیت موجود و مطلوب در این حوزه است. بر اساس پیمایش ملی وزارت بهداشت (۱۳۹۵)، حدود ۶۰ درصد از جمعیت کشور از فعالیت بدنی کافی (معادل ۷ هزار قدم در روز) بی بهره اند؛ مطالعات شیوع چاقی و اضافه وزن را تا ۴۵ درصد گزارش کرده اند و تنها ۸ درصد از مردم، ورزش را به عنوان اولویت نخست فعالیت های فراغت خود انتخاب می کنند. گزارش آمارنامه سلامت و بیماری در ایران (۱۴۰۰) نیز حاکی از آن است که ۴۱ درصد علل مرگومیر به پنج بیماری مرتبط است که دست کم سه دسته از آن ها ریشه در کم تحرکی دارد. بر اساس سند ملی پیشگیری از بیماری های غیرواگیر (۱۳۹۴)، افزایش ۲۰ درصدی فعالیت بدنی در کشور، از وقوع ۱۱ هزار مرگ سالانه پیشگیری می کند. با وجود این هشدارها، وضعیت ورزش همگانی در شهر تهران با مشکلات ساختاری، مدیریتی، فرهنگی و اقتصادی متعددی مواجه است. چنین وضعیتی، پیامدهای نظیر اتلاف منابع، پراکندگی اقدامات و ضعف در تحقق اهداف راهبردی و توسعه محور ورزش همگانی را به دنبال داشته است.

شرح اثر:

برای انجام این پژوهش، از رویکرد آمیخته (کمی، کیفی و اسنادی) بهره گرفته شده است. در بخش کمی، با استفاده از پیمایش و ابزار پرسشنامه، داده های ۲۴۴۲ شهروند بالای ۱۵ سال جمع آوری و با نرم افزارهای SPSS و تحلیل فضایی GIS مورد تحلیل قرار گرفته است. در بخش کیفی، با اجرای مصاحبه های عمیق، بحث های گروهی متمرکز، پنل های خبرگانی دلفی و مشاهده مشارکتی، دیدگاه های ۴۱۶ نفر شامل شهروندان، افراد کم توان، کارشناسان، مدیران ورزشی، فعالان اجتماعی و خبرگان دانشگاهی (در سه حوزه اجتماعی-فرهنگی، ورزشی-سلامت عمومی و روانشناسی) بررسی شده است.

مرور یافته های این پژوهش به صورت خلاصه به شرح ذیل است:

۱. وضعیت نامطلوب مشارکت ورزشی: تنها ۴۰٫۵ درصد از شهروندان تهرانی به طور منظم در طول هفته ورزش می کنند. مناطق ۴، ۲ و ۲۲ بیشترین و مناطق ۱۹، ۱۰ و ۱۳ کمترین میزان مشارکت را دارند. ورزش در اکثر مناطق به صورت فردی انجام می شود و جنبه جمعی و گروهی آن بسیار ضعیف است.

۲. موانع اصلی فعالیت ورزشی شهروندان: از نگاه شهروندان، ورزش هم گران است هم در دسترس نیست. هزینه های بالای باشگاه ها و اماکن ورزشی، همراه با فاصله زیاد و دسترسی سخت به فضاهای ورزشی، به ویژه در مناطق حاشیه ای و کم برخوردار، از مهم ترین موانع مشارکت به شمار می رود. همچنین، ضعف اطلاع رسانی، عدم استفاده از ظرفیت مردمی و نهادهای اثرگذار، تمرکز بر برنامه های یکسان و بدون خلاقیت، و مقطعی و مناسبتی بودن برنامه ها، باعث شده است که مردم ارزیابی مثبتی از عملکرد شهرداری نداشته باشند.

۳. سطح پایین نهادینه سازی: میزان نهادینه سازی ورزش در شهر تهران در حد کم ارزیابی شده است. بیشترین میزان مربوط به مناطق ۲۱ و ۲ و کمترین مربوط به مناطق ۹ و ۱۰ است. در ابعاد سه گانه نهادینه سازی (آگاهی، وفاداری، دلبستگی): آگاهی در سطح متوسط، وفاداری در سطح کم و دلبستگی در سطح زیاد قرار دارد.



مطالعه و طراحی شبکه‌های جمع‌آوری، هدایت و استحصال آبهای سطحی و سیلاب‌های شهری کلانشهر اصفهان

Study and design of collection, transmission and harvesting networks for urban surface water and floods in Metropolitan Isfahan

نویسندگان: علی طالبی (استاد دانشگاه صنعتی اصفهان)

همکاران: دکتر احمد شانه ساززاده، دکتر محمد نبویان پور، مهندس امید میرمحمد صادقی

مقدمه

در دهه‌های اخیر به دلیل گسترش شهرنشینی، درصد مناطق مسکونی و صنعتی و در نتیجه درصد مناطق نفوذناپذیر افزایش یافته است. این امر موجب افزایش رواناب سطحی در شهرها شده است. سطوح خیابان‌ها و پشت‌بام ساختمان‌ها در شهرها همانند مانعی در برابر نفوذ آب باران به داخل خاک عمل کرده و در نتیجه افزایش رواناب در سطح شهر را به دنبال خواهند داشت. طراحی شبکه‌های هدایت و جمع‌آوری آبهای سطحی شهرها می‌تواند با رویکرد استحصال آبهای سطحی ناشی از نزولات جوی و نفوذ رواناب در مناطق مستعد صورت گیرد. در این میان، شهر اصفهان نیز مانند دیگر شهرها هر ساله در فصول بارش دچار مشکل آب گرفتگی در نقاط مختلف شهر شده و نعمت باران به تقمت و مشکل برای شهروندان تبدیل می‌شود. شهر اصفهان به لحاظ جمعیت، سومین شهر پر جمعیت کشور پس از تهران و مشهد می‌باشد و رتبه نهم را از این حیث، در بین کشورهای غرب آسیا به خود اختصاص داده است. محدوده شهر به ۱۵ منطقه شهری تقسیم می‌شود و در خارج از محدوده شهری نیز از غرب به سمت شهر خمینی شهر و نجف آباد، از جنوب کوه صفه و سپاهان شهر و شهر بهارستان، از شمال به شهر شاهین شهر و از شرق نیز به شهر سگری منتهی شده و مساحت محدوده شهری بالغ بر ۲۵۴۰۰ هکتار است.

شرح اثر:

پروژه مدیریت رواناب و سیلاب کلانشهر اصفهان، شامل نه فصل می‌باشد که فصل اول بررسی وضعیت موجود، فصل دوم مطالعات هواشناسی و فصل سوم مطالعات زمین‌شناسی و هیدرولوژی می‌باشد. مباحث اصلی در این فصول شامل گردآوری اطلاعات پایه از قبیل فیزیوگرافی، توپوگرافی، هواشناسی، خاک، کاربری اراضی و تاسیسات زیربنایی و نقشه‌های موجود شهر اصفهان می‌باشد. در فصل چهارم مدل سازی بارش رواناب در محدوده‌های برون شهری ارایه گردیده است. بر اساس نتایج بدست آمده از اجرا، واسنجی و اعتبارسنجی مدل شبیه ساز عددی HEC-HMS؛ مشخص شد بیشینه مقدار دبی در سطح زیرحوضه‌ها در دوره بازگشت ۲۵ ساله در حوضه آبریز سپاهان شهر اتفاق می‌افتد (۴/۳ مترمکعب بر ثانیه) و کمترین نیز مربوط به زیرحوضه D۳ حوضه آبریز کوه دنبه است که دبی معادل ۱۳/۰ مترمکعب بر ثانیه دارد. بر همین اساس اولویت سیلخیزی زیرحوضه‌های مورد مطالعه استخراج شده است که حوضه‌های دامنه شمالی و شرقی کوه صفه، امیریه و قائمیه، سیل خیزترین حوضه‌های آبریز منتهی به شهر اصفهان هستند. در فصل پنجم نتایج مدل سازی بارش رواناب در داخل محدوده شهری را ارایه می‌دهد. بطوریکه مدل SWMM، اجرا و سپس مدل واسنجی و اعتبارسنجی شده و طبق نتایج بدست آمده در بسیاری از نقاط استخراج شده از مدل، هماهنگی با گزارش آبگرفتگی با خطر متوسط و بالا با گزارش ثبت شده در سامانه ۱۳۷ به چشم می‌خورد. این موضوع نشان دهنده دقت مدل SWMM در استخراج نقاط تجمع جریان بر اساس نقشه‌های توپوگرافی

است. در فصل ششم تجزیه و تحلیل و ارائه راهکارهای اجرایی ارایه گردیده است. در این فصل گزینه‌های کنترل سیلاب حوضه‌های آبریز منتهی به شهر اصفهان مورد بررسی قرار گرفته و نقشه‌های اجرایی مطابق با سناریوهای پیش بینی شده ارائه گردیده است.

در فصل هفتم مبانی زیست محیطی رواناب مطرح شده است. بر اساس نقشه کاربری اراضی شهر اصفهان، واحدهای صنعتی به تفکیک در بخش‌های مختلف شهر استخراج شدند. بر همین اساس ۱۹۵ واحد صنعتی (با امکان آلودگی) در مناطق ۱۲، ۱۳، ۱۴، ۱۵ و ۱۶ قرار گرفته‌اند که عمده آنها در منطقه ۱۲ شهرداری اصفهان متمرکز هستند. با توجه به نتایج فصل هشتم، بر اساس متره برآورد ریالی صورت گرفته هزینه احداث شبکه در بخش جنوب و شمال اصفهان برآورد گردیده است. در فصل آخر (فصل نهم) خلاصه اقدامات اجرایی و مدیریتی به صورت مجموعه اقدامات کنترل رواناب در دو بخش برون شهری و درون شهری ارایه گردیده است. برنامه‌های برون شهری منتهی به شهر اصفهان عبارتند از: تقویت سیل بند در نقاط آسیب پذیر، تقویت پوشش گیاهی در دامنه شمالی کوه صفه منتهی به اتوبان، ایجاد سازه‌های کنترل سیلاب و رسوبات با مصالح سنگ و سیمان و توربینگی، ایجاد سیل بندهای خاکی کنترل سیلاب و انحراف سیلاب، ایجاد سازه‌های تغذیه مصنوعی که به صورت نقشه شمای کلی وضعیت کنترل سیلاب حوضه‌های آبریز منتهی به شهر اصفهان نمایش داده شده است.

نتیجه گیری:

یافته‌های اصلی این پژوهش عبارت است از:

بروز شدن مطالعات پایه خصوصاً هواشناسی، هیدرولوژی و کاربری‌های شهر اصفهان
مدل سازی بارش رواناب در حوضه‌های برون شهری و محدوده‌های داخل شهر در مناطق ۱۵ گانه
تعیین حوضه‌های بحرانی از نظر سیل خیزی در محدوده‌های برون شهری مانند سپاهان شهر، کوه صفه، هوانیروز و قائمیه
تعیین نقاط بحرانی سیل گیر در داخل محدوده‌های شهری در مناطق ۱۵ گانه
تعیین پروژه‌های کنترل سیل در مناطق برون شهری منتهی به شهر اصفهان شامل تقویت سیل بند در نقاط آسیب پذیر، تقویت پوشش گیاهی در دامنه‌های شمالی شهر، ایجاد سازه‌های کنترل سیلاب و رسوبات با مصالح سنگ و سیمان و توربینگی، ایجاد سیل بندهای خاکی کنترل سیلاب و انحراف سیلاب و ایجاد سازه‌های تغذیه مصنوعی
تعیین پروژه‌های کنترل سیل در بخش درون شهری به تفکیک در شمال و جنوب زاینده رود و بر اساس نظام نامه سیلاب، در سه قسمت شامل اولویت اصلاحی، اولویت اجرایی و اولویت مطالبه‌ای شامل احداث کانال‌های اصلی و فرعی با ابعاد مناسب، حفر چاه‌های جذبی دوقلو، استفاده از مادی‌ها و استفاده از چشمه‌های قدیمی سطح شهر
ارایه یک مدل جامع مدیریت رواناب و سیلاب‌های شهری در کلانشهر اصفهان در راستای پیش بینی سیلاب‌های آینده و ارایه راهکار جهت کنترل سیلاب و مدیریت بحران شهر.



ارزیابی فنی - اقتصادی و محیط زیستی عملکرد سیستم هیبریدی به منظور جبران خاموشی های شبکه برق در مناطق مسکونی

Techno-economic optimization and environmental Life Cycle Assessment (LCA) of Hybrid System Microgrids for Minimizing Grid Power Outages in Residential Areas

نویسنده: مرضیه صالحی

مقدمه:

پیشرفت در عرصه های مختلف اقتصادی، انسانی و اجتماعی به اشکال مختلفی مرتبط با انرژی است، بنابراین انرژی از عوامل اساسی برای دستیابی به توسعه پایدار است. از این رو، تأمین الکتریسیته کافی، سازگار با محیط زیست و مقرون به صرفه برای توسعه پایدار ضروری است. بسیاری از کشورها به دنبال توسعه بیشتر انرژی های تجدیدپذیر برای تولید انرژی هستند. از طرفی به دلیل متناوب بودن و عدم قطعیت منابع تجدیدپذیر انرژی، دو یا چند منبع تجدیدپذیر را ترکیب می نمایند و یا دیگر روش های تولید الکتریسیته را به تولید با سوخت مرسوم اضافه می نمایند که در اصطلاح به آنها سامانه های هیبریدی گفته می شود. برای اینکه یک سامانه هیبریدی از نظر فنی امکان پذیر و به لحاظ اقتصادی مقرون به صرفه و از نظر پایداری سازگار با محیط زیست باشد مجموعه ای از عوامل فنی، اقتصادی و محیط زیستی باید در نظر گرفته شود. تمرکز اولیه این مطالعه شبیه سازی یک سامانه انرژی هیبریدی کارآمد شامل شبکه/توربین بادی/پنل خورشیدی/الکترو لایزر/مبدل/باتری است که از منابع انرژی تجدیدپذیر موجود برای رفع قطعی الکتریسیته در شبکه مناطق مسکونی شهر نجف آباد در استان اصفهان استفاده نماید. هدف دیگر ارزیابی فنی - اقتصادی و چرخه زندگی سامانه هیبریدی در زمان بروز خاموشی می باشد.

شرح اثر:

آمار خاموشی های سالیانه در بخش مسکونی، تعداد انشعابات الکتریسیته مسکونی، تعداد ترانس و تعداد فیدرها از اداره برق شهرستان نجف آباد استخراج گردید. میزان الکتریسیته هر واحد مسکونی، پیک مصرف و پتانسیل مصرف، پروفایل بار مصرف کنندگان، اطلاعات منطقه ای و پتانسیل منابع تجدیدپذیر نظیر میزان تابش خورشید و سرعت باد، اطلاعات فنی و اقتصادی اجزای سامانه جمع آوری گردید. در این پژوهش ۵ سناریو که شباهت زیادی به وضعیت وقوع خاموشی ها در ایران دارد تعریف گردید. ارزیابی فنی - اقتصادی سامانه هیبریدی مورد مطالعه با استفاده از نرم افزار HOMER انجام پذیرفت و تحلیل ارزیابی چرخه زندگی براساس روش ReCiPe ۲۰۱۶ انجام شده است. ۱۸ بخش اثر شامل پتانسیل گرمایش جهانی، پتانسیل اختناق دریاچه ای، مسمومیت انسانی، پتانسیل اسیدی شدن، نقصان لایه ازن، تقلیل منابع غیرآلی، مسمومیت آب های آزاد، مسمومیت آب های سطحی و مسمومیت خاک مورد ارزیابی قرار گرفته است و دسته بندی اثرات و آسیب ها در سه دسته سلامت انسان، زیست بوم و منابع ارائه گردید. پنج سناریو برای این مطالعه بشرح ذیل تعیین گردید:

الف) در سناریوی اول (S1)؛ که به عنوان سناریو پایه شناخته می شود، الکتریسیته مصرفی صرفاً از طریق شبکه سراسری الکتریسیته تأمین

میگردد و برنامه خاموشی واقعی لحاظ می شود.

ب) در دومین سناریو (S2)؛ خاموشی ها بدون برنامه زمانی مشخص و تحت تأثیر الزامات فوری رخ می دهد که نشان دهنده وضعیت واقعی خاموشی در شهر نجف آباد است و جبران خاموشی ها و تأمین آنها با استفاده از پنل خورشیدی و توربین بادی است.

ج) در سناریوی سوم (S3)؛ قطع الکتریسیته در ساعاتی دارای تابش خورشیدی مناسب برنامه ریزی شده است (معمولاً بین ساعت ۱۰:۰۰ صبح تا ۱۵:۰۰ بعدازظهر) و تأمین الکتریسیته و جبران خاموشی ها با استفاده از پنل خورشیدی و توربین بادی است.

د) در سناریوی چهارم (S4)؛ خاموشی عمدتاً در اوج مصرف الکتریسیته، معمولاً بین ساعت ۱۷:۰۰ تا ۱۹:۰۰ رخ میدهد و برای جبران خاموشی و تأمین الکتریسیته از پنل خورشیدی و توربین بادی استفاده می شود.

و) در سناریوی پنجم (S5)؛ خاموشی ها مشابه سناریوی دوم اتفاق می افتد، اما جبران خاموشی و تأمین الکتریسیته تنها از طریق پنل خورشیدی و بدون دخالت توربین های بادی صورت می پذیرد.

نتیجه گیری:

اگر دولت قطع الکتریسیته را در ساعاتی دارای تابش خورشیدی مناسب برنامه ریزی نماید (سناریو سوم) و تأمین الکتریسیته و جبران خاموشی ها با استفاده از پنل خورشیدی و توربین بادی صورت پذیرد استفاده از انرژی های تجدیدپذیر برای جبران خاموشی ها حتی از زمان قطع برق در زمان پیک مصرف مقرون به صرفه تر خواهد بود.

در سناریو بهینه هزینه انرژی ۰/۰۷۵۹ دلار بر کیلووات ساعت - درصد مشارکت منابع تجدیدپذیر ۴۵/۴٪ هزینه سرمایه اولیه ۹۸/۲ میلیون دلار و مازاد الکتریسیته ۷/۶۸٪ گزارش گردید. که برای دستیابی به این هدف از ۳۴ عدد توربین بادی، ۴۹۸۴۴ کیلووات پنل خورشیدی، ۵۰۰۰ کیلووات الکترو لایزر، ۲۹۲۶۸ کیلووات مبدل، ۳۴۵۰۰ کیلووات ساعت باتری و ۱۱۶۵۴۱/۵ مگاوات ساعت بر سال شبکه سراسری بهره گرفته است. بیشترین درصد مشارکت منابع تجدیدپذیر مربوط به سناریو چهارم (۴۹/۴٪) به علت بیشترین بهره گیری از توربین بادی برای جبران خاموشی ها می باشد.

سناریو دوم با کاهش ۵۲ درصدی، سناریو سوم با کاهش ۵۸ درصدی، سناریو چهارم با کاهش ۷۰ درصدی و سناریو پنجم با کاهش ۴۳ درصدی گرمایش جهانی نسبت به سناریو اول نشان از توانمندی این سناریو ها در استفاده از منابع تجدیدپذیر در راستای کاهش انتشار گازهای گلخانه ای دارد.

مقادیر کل آلاینده های محیط زیستی در پنج سناریوی مورد مطالعه نشان داد که سناریوی چهارم (خاموشی عمدتاً در اوج مصرف الکتریسیته، معمولاً بین ساعت ۱۷:۰۰ تا ۱۹:۰۰ رخ میدهد و برای جبران خاموشی و تأمین الکتریسیته از پنل خورشیدی و توربین بادی استفاده می شود) به لحاظ محیط زیستی، پایدارتر است.



رویارویی دوگانه در برنامه‌ریزی حکمت‌محور (خرد عملی): تحلیل چگونگی بهره‌مندی طبقه برتر از تصمیمات کاربری اراضی در تهران

Phronetic Planning's Janus Face: Charting Elite Advantage in Tehran's Land Use Decisions

نویسندگان: مکس استفسن، محمد مهدی پناهی، ندا معیریان
مقدمه:

برنامه‌ریزی شهری، گرچه غالباً به عنوان فعالیتی علمی و ابزاری با رویکرد تکنوکراتیک معرفی می‌شود، اما در بن‌حقیق، عرصه‌ای از کنش‌های اجتماعی-سیاسی است. بازیگران این عرصه، با ظاهری عقلانی، در پی کسب مشروعیت و ایجاد وهم اجماع عمومی بر سر آینده‌ای متصور هستند. برنامه‌ریزی، فراتر از پیوند صرف دانش فنی و اقدام عمومی، سازوکارهای میل را در بر گرفته و به ابزاری برای هدایت و دگرگونی اجتماعی بدل گشته است؛ عملی سیاسی که با هدف شکل‌دهی به واقعیت‌های فیزیکی و اجتماعی، به دنبال ساخت خیر عمومی است. این مسیر، از منظر ارسطو، مستلزم به‌کارگیری فرانتیک با خرد عملی بود. فضیلتی که از ترکیب دانش و تجربه عملی حاصل می‌آید و به اتخاذ تصمیمات حکیمانه در موقعیت‌های خاص یاری می‌رساند. علم اجتماعی فرانتیک، که توسط فلاوی برگ توسعه یافته، بر عقلانیت ارزشی، «حل مسئله» و «تحلیل عمل‌محور» تأکید دارد تا ظرفیت جامعه را در اندیشه‌ورزی و اقدام سنجیده ارتقا بخشد. این رویکرد، دانش را از طریق درگیری با عمل در زمینه‌های خاص تولید کرده و با تقویت آگاهی انتقادی نسبت به قدرت، پتانسیل دگرگونی اجتماعی را می‌افزاید. فرانتیک، به عنوان فضیلت اتخاذ تصمیمات درست در زمان درست به دلایل درست، به دستیابی به پایداری و حکمرانی خردمندانه، به ویژه در عصر نئولیبرال، یاری می‌رساند. پروژه‌های زیربنایی و سیاست‌گذاری مسکن، نمونه‌هایی از کاربرد این رویکرد بوده‌اند. با این حال، مواردی نیز وجود دارد که فرایندهای ظاهراً فرانتیک، به دلیل «تسخیر توسط نخبگان» و سوءاستفاده از خلأهای قانونی، به نتایج ناعادلانه‌ای منجر شده‌اند. این پدیده، نابرابری‌های اجتماعی را تشدید کرده و به جای خیر عمومی، منافع گروه‌های خاص را راج نهاده است. این مقاله، با تمرکز بر تهران، چگونگی تأثیرگذاری یک فرایند برنامه‌ریزی ظاهراً فرانتیک بر توسعه شهری و مصرف زمین را بررسی می‌کند. هدف، درک این دینامیک‌ها در زمینه‌های سیاسی اقتدارگرا و تکه‌تکه شده و ارائه راهکارهایی برای غلبه بر موانع نهادی در راستای دستیابی به توسعه شهری عادلانه‌تر است. کمیسیون ماده ۵ تهران، به عنوان نهادی که ظاهراً موظف به اجرای فرانتیک است، در کانون این تحلیل قرار دارد.

شرح اثر:

این پژوهش با هدف بررسی تصمیمات کاربری اراضی کمیسیون ماده ۵ شهر تهران طی دوره اسفند ۱۳۷۷ تا مرداد ۱۴۰۳، با استفاده از رویکرد آمیخته و تلفیق داده‌های کمی و کیفی انجام شد. پژوهش در پی پاسخ به دو پرسش محوری است: نخست، برنامه‌ریزی‌ای که از دید متولیان آن فرانتیک یا مبتنی بر خرد عملی تلقی می‌شود، چگونه بر توسعه شهری و مصرف زمین در تهران اثر گذاشته است؟ دوم، چه موانع اجتماعی و نهادی، دستیابی به نتایج عادلانه‌تر را محدود کرده‌اند؟ برای پاسخ به این پرسش‌ها، مجوزهای تغییر کاربری، مصوبات و اسناد برنامه‌ریزی کمیسیون با روش تحلیل محتوا بررسی و یافته‌ها با شش مصاحبه نیمه‌ساختاریافته با متخصصان برنامه‌ریزی و مدیران شهری تکمیل شد. چارچوب تحلیلی پژوهش بر چهار پرسش بنیادین فلاوی برگ استوار بود: برنامه‌ریزی به

کدام سو می‌رود؟ چه کسانی، از طریق چه مناسبات قدرتی، منتفع یا متضرر می‌شوند؟ آیا این مسیر توسعه سودمند است؟ و درواکنش به آن چه اقداماتی باید انجام داد؟ بر این اساس، پژوهش بررسی کرد که تصمیمات کمیسیون تا چه اندازه بازتاب‌دهنده خیر عمومی یا متأثر از تسخیر نخبگانی، منافع گروه‌های خاص، فقدان مشارکت شهروندان و نبود شفافیت بوده‌اند. مصاحبه‌ها، که هر یک ۶۰ تا ۷۵ دقیقه به طول انجامیدند، پس از پیاده‌سازی با روش کدگذاری تکرار شونده تحلیل شدند. هم‌زمان، اسناد توجیهی تصمیمات کمیسیون طی دوره‌ای ۲۵ ساله به‌طور نظام‌مند بررسی شدند. تاریخ تصویب، نوع مجوز، نوع متقاضی و دلایل فنی ارائه‌شده برای هر تصمیم ثبت و بر پایه چارچوب فرانتیک کدگذاری شدند. سپس، یافته‌های تحلیل اسناد با دیدگاه‌های مصاحبه‌شوندگان مقایسه شد. از این فرایند سه مضمون اصلی پدید آمد: محدودیت‌های کنشگر فضیلت‌مند، شفافیت و مشارکت شهروندان و پول، قدرت و بازی‌های دیگر. تلفیق روندهای بلندمدت تصمیمات کمیسیون با تجربه عملی متخصصان، امکان ارزیابی فاصله میان اهداف اسماً فرانتیک کمیسیون و عملکرد واقعی آن در تأمین عدالت فضایی و خیر عمومی شهروندان تهران را فراهم کرد.

نتیجه‌گیری:

این پژوهش با واکاوی مصوبات کمیسیون ماده ۵ شهرداری تهران (۱۳۷۷ تا ۱۴۰۳)، چالش‌های تحقق برنامه‌ریزی فرانتیک با خردورانه را آشکار می‌سازد. یافته‌ها نشان می‌دهد تصمیمات این نهاد، فارغ از گرایش سیاسی دوره‌ها، بیش از آنکه بر خیر عمومی استوار باشد، متأثر از «تسخیر نخبگانی»، منافع گروه‌های ذی‌نفوذ و ساختار غیردموکراتیک شهری بوده است.

۱. محدودیت‌های کنشگر فضیلت‌مند: جهت‌گیری سیاسی شورای شهر و شهرداران (به‌ویژه در دوره‌های راست‌گرا و محافظه‌کار) بر مصوبات کمیسیون سایه افکنده است؛ به‌طوری‌که در دوره‌های سوم، چهارم و ششم (۱۳۸۲ تا ۱۳۸۶، ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۶، و ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳) حجم انبوهی از مجوزها صادر شد. این تصمیمات، شامل تغییر کاربری فضاهای سبز و آموزشی به تجاری و مسکونی در مناطق مرفه ۱ و ۶ و واگذاری اراضی به نهادهای نظامی، تحت عنوان رشد اقتصادی توجیه شده‌اند. در مقابل، رویکردهای محیط‌زیستی و جامعه‌محور (مانند پروژه دوچرخه‌سواری در دوره ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰) با تغییر جریان‌های سیاسی کنار گذاشته شدند.

۲. شفافیت و مشارکت شهروندان: صورت‌جلسات کمیسیون فاقد شفافیت لازم، مذاکرات تحلیلی و دلایل فنی معتبر بوده و روند تصمیم‌گیری را به فرایندی قیّم‌آبانه تبدیل کرده است. نادیده گرفتن نماینده واقعی شهروندان، سلب حق حضور مردم در جلسات و ایجاد رویه‌های مبهم، به شکل‌گیری فساد، اخذ رشوه و بی‌اعتمادی عمیق شهروندان دامن زده است.

۳. پول، قدرت و بازی‌های دیگر: انحراف کمیسیون از فلسفه وجودی خود تا جایی پیش رفته که مالکان پرنفوذ با دور زدن قانون یا اتکا به تمکن مالی و لابی‌گری، مجوزهای متراکم ساخت‌وساز و تجاری‌سازی (مانند ساخت مگا مال در باغ‌های منطقه ۱) را دریافت کرده‌اند، درحالی‌که اقشار محروم به‌طور نظام‌مند از فرایند برنامه‌ریزی شهری حذف شده‌اند.



بررسی تأثیر پارامترهای شخصیتی، سبک زندگی و جمعیت شناختی بر درک و پیش بینی خطر دوچرخه سواران

What parameters of a cyclist influence the hazard perception and prediction?
Cyclist characteristics study

نویسنده: مرتضی اسدماجرجی

مقدمه:

سالانه تعداد زیادی از کاربران آسیب پذیر ترافیکی در تصادفات جاده ای جان خود را از دست می دهند یا مجروح می شوند. با وجود کاهش کلی تلفات رانندگان خودرو، میزان مرگ و میر دوچرخه سواران در دو دهه اخیر کاهش چشمگیری نداشته است. در ایران نیز با توجه به برنامه های اخیر برای انسان محور کردن شهرها و ترویج حمل و نقل پاک، توجه به ایمنی دوچرخه سواران که از آسیب پذیرترین گروه های کاربران جاده هستند، از اهمیت ویژه ای برخوردار است. یکی از مهم ترین عوامل انسانی مؤثر بر ایمنی کاربران جاده، توانایی درک خطر است که به قابلیت فرد در شناسایی و واکنش به موقع به موقعیت های پرخطر اشاره دارد. در سال های اخیر، مهارت مکمل و پیشرفته تری به نام پیش بینی خطر نیز مورد توجه قرار گرفته است که فراتر از درک خطر، به توانایی پیش بینی زنجیره رویدادهای بعدی در یک موقعیت ترافیکی گفته می شود. با وجود اهمیت این مهارت ها، پژوهش های محدودی به طور خاص به بررسی عوامل مؤثر بر درک و پیش بینی خطر در میان دوچرخه سواران پرداخته اند. این مطالعه با هدف پر کردن این خلأ تحقیقاتی، به بررسی تأثیر همزمان سه دسته پارامتر مهم شامل ویژگی های شخصیتی (آزمون NEO)، سبک زندگی و عوامل جمعیت شناختی بر توانایی درک و پیش بینی خطر دوچرخه سواران در محیط شهری تهران می پردازد. نتایج این تحقیق می تواند در توسعه برنامه های آموزشی هدفمند، طراحی ارزیابی های وظیفه محور و بهبود سیاست های ایمنی برای این گروه از کاربران جاده مورد استفاده قرار گیرد.

شرح اثر:

این پژوهش یک مطالعه توصیفی-همبستگی است که بر روی ۲۲۲ دوچرخه سوار در شهر تهران انجام شده است. شرکت کنندگان در سه بخش مجزا ارزیابی شدند: تکمیل پرسشنامه های استاندارد شخصیت NEO و سبک زندگی (LSQ)، شرکت در آزمون درک خطر، و شرکت در آزمون پیش بینی و درک خطر. برای سنجش درک و پیش بینی خطر، یک بسته آزمون رایانه ای متشکل از ۱۲ کلیپ ویدئویی (۶ کلیپ برای هر آزمون) طراحی شد. این کلیپ ها با دوربین ۴k از دید یک دوچرخه سوار در مسیرهای واقعی دوچرخه سواری در تهران فیلمبرداری شدند تا اعتبار اکولوژیک آزمایش حفظ شود. در آزمون درک خطر، از شرکت کنندگان خواسته شد تا به محض مشاهده یک خطر قریب الوقوع، کلید ماوس را فشار دهند و زمان واکنش آن ها با دقت بالا ثبت می شد. نمرات بر اساس دقت و سرعت تشخیص خطر از ۰ تا ۵ محاسبه شد. در آزمون پیش بینی خطر، کلیپ ها درست قبل از وقوع خطر متوقف شدند و از شرکت کنندگان خواسته شد تا با پاسخ به یک سؤال چندگزینه ای،

پیش بینی کنند که در چند ثانیه آینده چه اتفاقی خواهد افتاد. اعتبار و پایایی پرسشنامه ها با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ و تحلیل عاملی تأییدی مورد سنجش قرار گرفت که نتایج، پایایی قابل قبولی را برای اکثر متغیرها نشان داد (آلفای کرونباخ برای متغیرهای سبک زندگی بین ۰.۷۱۸ تا ۰.۹۴۷ و برای متغیرهای شخصیت به جز توافق پذیری بالای ۰.۶۵ بود). برای تحلیل داده ها، از آزمون ANOVA برای بررسی تفاوت های گروهی و از مدل رگرسیون لجستیک باینری برای شناسایی متغیرهای پیش بین مؤثر بر درک و پیش بینی خطر استفاده شد. متغیرهای مستقل شامل ویژگی های شخصیتی (روان رنجوری، برون گرایی، انعطاف پذیری، وظیفه شناسی)، مؤلفه های سبک زندگی (سلامت جسمانی، روانی، اجتماعی، جلوگیری از مواد مخدر، پیشگیری از تصادفات) و عوامل جمعیت شناختی (سن، جنس، تحصیلات، تجربه، مسافت هفتگی و سابقه تصادف) بودند.

نتیجه گیری:

نتایج این مطالعه نشان داد که مهارت پیش بینی خطر در دوچرخه سواران باتجربه به طور معنی داری بالاتر از افراد کم تجربه است. مدل رگرسیون لجستیک نیز عوامل کلیدی زیر را به عنوان پیش بین های اصلی شناسایی کرد. برای درک خطر، متغیرهای انعطاف پذیری (Openness) از آزمون شخصیت، جلوگیری از مواد مخدر از پرسشنامه سبک زندگی، و داشتن سابقه تصادف، تأثیر مثبت و مستقیم داشتند. در مقابل، کسانی که کمتر از ۵ کیلومتر در هفته دوچرخه سواری می کردند، درک خطر ضعیف تری داشتند. برای پیش بینی خطر، متغیرهای انعطاف پذیری و جلوگیری از مواد مخدر مجدداً تأثیر مثبت نشان دادند و تجربه بالای دوچرخه سواری نیز به طور مستقیم با افزایش توانایی پیش بینی خطر همراه بود. از سوی دیگر، افراد با سطح تحصیلات دیپلم، به طور قابل توجهی توانایی پیش بینی خطر پایین تری داشتند. به طور خلاصه، یافته ها نشان می دهد که عواملی فراتر از مهارت های صرفاً فنی، مانند گشودگی به تجربیات جدید، داشتن سبک زندگی سالم (پرهیز از مواد) و انباشت تجربه، نقش اساسی در توانایی های شناختی-ادراکی دوچرخه سواران برای شناسایی و پیش بینی خطرات جاده ایفا می کنند. این یافته ها کاربردهای عملی مهمی برای بهبود ایمنی دوچرخه سواران دارند و می توانند به عنوان مبنایی برای طراحی دوره های آموزشی شخصی سازی شده، ارزیابی سطح آمادگی دوچرخه سواران و تدوین کمپین های آگاهی بخش مورد استفاده قرار گیرند. با این حال، محققان به محدودیت های مطالعه از جمله ماهیت همبستگی، عدم تعمیم پذیری نتایج به سایر جوامع و عدم وجود وظایف کنترلی غیرترافیکی اشاره می کنند و بر ضرورت انجام پژوهش های آینده با طرح های طولی و تجربی برای تأیید روابط علی و بررسی تأثیر بافت فرهنگی و زیرساختی تأکید می نمایند.



فصل هشتم

نگاهی اجمالی به پیش نشست ها

در این فصل، ماحصل پیش نشست های جشنواره هفدهم گردآوری شده؛ پیش نشست هایی که با هدف ارزیابی طرح ها و ایده های ارسالی برپا شده بودند.





دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در
مدیریت شهری و روستایی

روزگار و تاب آوری

دوازدهمین جشنواره بین المللی مدیریت شهری
(مجمع شهری تهران TUF)

مجله شهرنشینی و معماری



مرکز مطالعات و پژوهش های شهری

سلسله نشست های پژوهش، نوآوری
و آموزش در مدیریت شهری و روستایی

در محور:

تاب آوری زیرساخت ها

سه شنبه ۲۸ بهمن ماه ۱۴۰۴ ساعت ۹ تا ۱۱

نشانی: دانشگاه امیرکبیر، سالن شماره ۱
دانشکده مهندسی عمران و محیط زیست

به ارائه دهندگان در نشست گواهی حضور اهدا می گردد
و دارای ۸ ساعت امتیاز آموزش برای همکاران شهرداری
تهران می باشد.

اعضای پنل تخصصی:

علی اکبر شیرزادی

عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت

مونسی محمودی صاحبی

عضو هیئت علمی دانشگاه شهید رجایی

سید بهرام بهشتی اول

عضو هیئت علمی دانشگاه خواجه نصیرالدین طوسی

حسن ملکی تبار

عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت

مهدی اقبالی

عضو هیئت علمی دانشگاه زنجان

پرهام حیاتی

عضو هیئت علمی دانشگاه تربیت مدرس

حمید زعفرانی

عضو هیئت علمی پژوهشگاه بین المللی زلزله شناسی و مهندسی زلزله

سعید حسینی ورزنده

عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر

دبیر نشست: کوثر یزدان نجاد

رئیس گروه مطالعات فنی و عمرانی مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران



جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری
مرکز مطالعات و پژوهش های شهری



تاب آوری

در نشست محور «تاب آوری زیرساخت‌ها» صاحبان ایده‌هایی از جمله «تدوین راهنمای طراحی شهری در محدوده نه‌دره»، «مدل‌سازی احتمالاتی ریسک و تاب آوری سیستم‌های حمل‌ونقل برای تحلیل تاب آوری جامعه»، «نقش متاورس در برنامه‌ریزی شهری»، «سنجش و ارزیابی تاب آوری کالبدی- فضایی پارسل‌های شهری در جهت کاهش خطر زلزله با استفاده از یادگیری ماشین» به ارائه طرح‌هایشان پرداختند.





دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در
مدیریت شهری و روستایی

پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری

هفدهمین
جشنواره
بین المللی

(مجمع شهری تهران TUF)

مركز شهرتلاش و نوآوری



سلسله نشست های پژوهش، نوآوری
و آموزش در مدیریت شهری و روستایی

در محضر:

توسعه حمل و نقل عمومی

سه شنبه ۲۸ بهمن ماه ۱۴۰۴ ساعت ۸ تا ۱۰

نشانی: دانشگاه امیرکبیر، سالن شماره ۱
دانشکده مهندسی عمران و محیط زیست

به ارائه دهندگان در نشست گواهی حضور اهدا می گردد
و دارای ۸ ساعت امتیاز آموزش برای همکاران شهرداری
تهران می باشد.

اعضای پنل تخصصی:

سید محمود مصباح نمینی

دانشیار دانشکده مهندسی عمران و محیط زیست

گروه آموزشی ژئوتکنیک و راه و ترابری

ریحانه سادات شاهنکیان

استادیار اقتصاد موسسه عالی آموزش و پژوهش

مدیریت و برنامه ریزی

محسن فلاح زواره

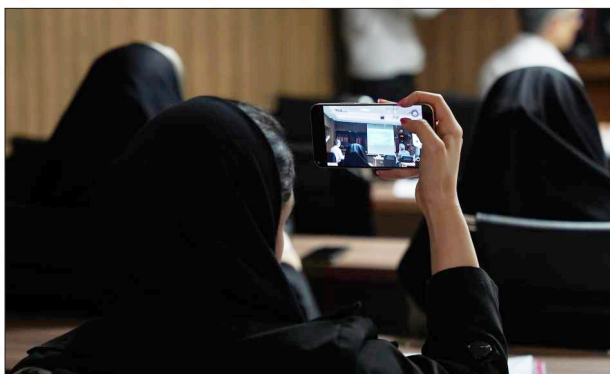
دانشیار گروه آموزشی مهندسی عمران

دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه خوارزمی



حمل و نقل

در نشست محور «توسعه علم حمل و نقل عمومی» صاحبان ایده‌هایی از جمله «پارکینگ امن دوچرخه و کیوسک‌های چند منظوره»، «بررسی روش‌های مناسب ترمیم و تعویض تراورس‌های چوبی در بتن و ارائه راهکارهای رفع خرابی پیچ‌های هرز تراورس‌ها»، «تحلیل چرخه عمر انتشار آلاینده‌های هوا از حمل و نقل سبک در شهر تهران»، «بررسی سهم گونه‌های حمل و نقل شهری در ترافیک و انتشار آلاینده‌ها» و «پیاده‌راه‌سازی در ورودی ناحیه یک جهت ایجاد فضای با معماری و هنر ایرانی _ اسلامی» به ارائه طرح‌هایشان پرداختند.





دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در
مدیریت شهری و روستایی

پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری

(مجمع شهری تهران TUF)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸
پست الکترونیک: info@tuf.ir



وزارت راهبردی ملی تهران
وزارت راهبردی ملی تهران

سلسله نشست های پژوهش، نوآوری
و آموزش در مدیریت شهری و روستایی

در محور: رویکردهای نوین و کاربردی
در مدیریت خدمات شهری

سه شنبه ۲۸ بهمن ماه ۱۴۰۴ ساعت ۱۳ تا ۱۶

نشانی: خیابان قدس خیابان پورسینا دانشکده بهداشت
دانشگاه علوم پزشکی تهران، طبقه اول، سالن پور سینا

به ارائه دهندگان در نشست گواهی حضور اهدا می گردد
و دارای ۸ ساعت امتیاز آموزش برای همکاران شهرداری
تهران می باشد.

اعضای پنل تخصصی:

حیدر مفتاحی زاده

عضویت علمی دانشگاه اردکان

سعادت ساریخانی

عضویت علمی دانشگاه تهران

هومن غلامپور

پژوهشگر مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی

ابراهیم جاودان

عضویت علمی مؤسسه پژوهش های برنامه ریزی،

اقتصاد کشاورزی و توسعه روستایی

فرهاد خسروانی

مدیر مطالعات خدمات شهری و محیط زیست

مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

مصطفی عراقی

رئیس گروه مطالعات میدانی میوه و تره بار، آرامستان ها و ساماندهی

صنایع و مشاغل مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

یوسف رفیعی

رئیس گروه مطالعات فضای سبز، زیباسازی و پسماند

مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

دبیر نشست: رقیه دیده خانی

کارشناس پژوهشی مدیریت مطالعات خدمات شهری

و محیط زیست شهر تهران



خدمات شهری

در نشست محور «رویکردهای نوین و کاربردی در خدمات شهری» صاحبان ایده‌هایی از جمله «مناسب سازی فضاهای شهری»، «مرور نظام‌مند سطوح استرهای فتالات در تاسیسات پردازش و مدیریت پسماند و تحلیل مواجهاات شغلی کارکنان»، «معرفی درختان و درختچه‌های مقاوم فضای سبز» و «تدوین الگوی بهینه نگهداری و آبیاری فضای سبز شهری با توجه به تغییرات اقلیمی» به ارائه طرح‌هایشان پرداختند.





دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در
مدیریت شهری و روستایی

روزگار و نوآوری در مدیریت شهری

(مجمع شهری تهران TUF)

عنوان پژوهش و نوآوری



مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری تهران

سلسله نشست های پژوهش، نوآوری
و آموزش در مدیریت شهری و روستایی

در محور:

انرژی و محیط زیست

سه شنبه ۲۸ بهمن ماه ۱۴۰۴ ساعت ۱۰ تا ۱۲

نشانی: دانشگاه صنعتی امیرکبیر، دانشکده
عمران و محیط زیست، ساختمان شماره ۱

به ارائه دهندگان در نشست گواهی حضور اهدا می گردد
و دارای ۸ ساعت امتیاز آموزش برای همکاران شهرداری
تهران می باشد.

اعضای پل تخصصی:

محمدرسلول دلفانی

مدیر مطالعات عمران، ترافیک و امور بحران
مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری تهران

هادی درویشی

رئیس گروه مطالعات محیط زیست

نغمه مبرقعی

عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی

بهرام ملک محمدی

عضو هیات علمی دانشگاه تهران

غلامرضا نبی پیدهندی

عضو هیات علمی دانشگاه تهران

مهدی احمدی

عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی امیرکبیر

لعبت زبردست

عضو هیات علمی دانشگاه تهران



جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری
مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری تهران



در نشست محور «انرژی و محیط‌زیست» صاحبان ایده‌هایی از جمله «کاربرد مواد زیستی هوشمند در بهبود بهره‌وری انرژی و ایمنی فضاهای شهری و ساختمانی»، «طرح نما- نیروگاه یکپارچه سازی پیل های خورشیدی در بدنه ساختمان ها»، «معماری سبز- اجباری با گواهی بهره‌وری انرژی» و «طرح نگهداران انرژی شهری» به ارائه طرح‌هایشان پرداختند.





دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در
مدیریت شهری و روستایی

روزگار و نوآوری در مدیریت شهری

(مجمع شهری تهران TUF)

مجمع شهری تهران



مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری تهران

سلسله نشست های پژوهش، نوآوری
و آموزش در مدیریت شهری و روستایی

در محور: مدیریت بحران
و پدافند غیرعامل

سه شنبه ۲۸ بهمن ماه ۱۴۰۴ ساعت ۸ تا ۱۰

نشانی: دانشگاه صنعتی امیرکبیر، دانشکده
عمران و محیط زیست، ساختمان شماره ۱

به ارائه دهندگان در نشست گواهی حضور اهدا می گردد
و دارای ۸ ساعت امتیاز آموزش برای همکاران شهرداری
تهران می باشد.

اعضای پنل تخصصی:

فتح اله شمسایی زفرقندی

عضو هیئت علمی دانشگاه جامع امام حسین (ع)

سعید فرقانی

مدیر طرح های شهرسازی معاونت امور شهری
سازمان پدافند غیرعامل کشور

فریدون خسروی

عضو هیئت علمی دانشگاه جامع امام حسین (ع)

جابر دانش

عضو هیئت علمی دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی

امین نظری

رئیس گروه ایمنی و پیشگیری از بحران
مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

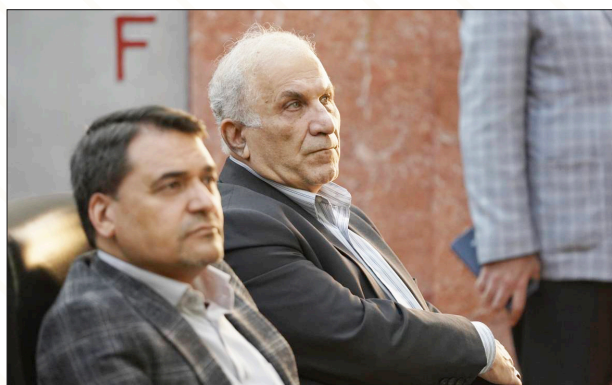


جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری
مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری تهران



مدیریت بحران و پدافند

در نشست محور «مدیریت بحران و پدافند غیرعامل» صاحبان ایده‌هایی از جمله «ارزیابی معیارهای کلیدی مدیریت ریسک در اجرای پروژه های شبکه های توزیع گاز طبیعی»، «مدیریت رواناب های سطحی و سیلاب های شهری در کلانشهر اصفهان»، «درسی که شهرها از یک همه گیری می گیرند» و «ارزیابی و مدیریت ریسک حریق در بناهای تاریخی» به ارائه طرح‌هایشان پرداختند.





دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در
مدیریت شهری و روستایی

پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری (مجمع شهری تهران TUF)



سلسله نشست های پژوهش، نوآوری
و آموزش در مدیریت شهری و روستایی

در محور: **هوش مصنوعی**
در مدیریت شهری

سه شنبه ۲۸ بهمن ماه ۱۴۰۴ ساعت ۱۰ تا ۱۲

نشانی: دانشگاه صنعتی امیرکبیر، دانشکده
عمران و محیط زیست، ساختمان شماره ۱

به ارائه دهندگان در نشست گواهی حضور اهدا می گردد
و دارای ۸ ساعت امتیاز آموزش برای همکاران شهرداری
تهران می باشد.

اعضای پنل تخصصی:

مهدی قطعی

عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی امیرکبیر

لیلا حاج نجفی

عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی امیرکبیر

سید محمود مصباح

عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی امیرکبیر

منیره عبدوس

عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی

بهزاد ملک پوراصل

عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی

فاطمه وخشیته

رئیس گروه مطالعات فناوری و نوآوری شهری
مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران



در نشست محور «هوش مصنوعی در مدیریت شهری» صاحبان ایده‌هایی از جمله «کاربرد شبکه‌های عصبی عمیق در تشخیص محل نصب سرعت‌گیرها برای بهینه‌سازی مصرف سوخت»، «تهیه خودکار نقشه علائم رانندگی با استفاده از یادگیری فدراسیونی»، «کاربرد یادگیری ماشین و هوش مصنوعی در تغییرات اقلیمی» و «کاربردهای اینترنت اشیا در مدیریت زیرساخت‌های شهری و منابع انسانی» به ارائه طرح‌هایشان پرداختند.





دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در
مدیریت شهری و روستایی

پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری

(مجمع شهری تهران TUF)

مركز شهرنشینی و عمران



مركز مطالعات و برنامه ریزی شهری

سلسله نشست های پژوهش، نوآوری
و آموزش در مدیریت شهری و روستایی

در محضر: خط مشی گذاری

وسایست گذاری شهری

چهارشنبه ۱۳۹۴/۱۱/۲۹ ساعت ۸:۳۰ تا ۱۲

نشانی: ابتدای خ ناصر خسرو، سالن بحران
منطقه ۱۲ شهرداری تهران

به ارائه دهندگان در نشست گواهی حضور اهدا می گردد
و دارای ۸ ساعت امتیاز آموزش برای همکاران شهرداری
تهران می باشد.

اعضای پنل تخصصی:

عبدالحسین کلانتری

عضو هیئت علمی دانشگاه تهران

موسی عنبری

عضو هیئت علمی دانشگاه تهران

علیرضا افضلی

عضو هیئت علمی دانشگاه امام صادق (ع)

بهزاد ملک پور

عضو هیئت علمی دانشکده شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی

ولی اله وحدانی نیا

عضو هیئت علمی دانشگاه فرماندهی و ستاد ارتش جمهوری اسلامی ایران

عبدالمجید کرامت زاده

مدرس دانشگاه و پژوهشگر حوزه آینده پژوهی

هادی کشاورز

مدیر مطالعات خط مشی گذاری شهری مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

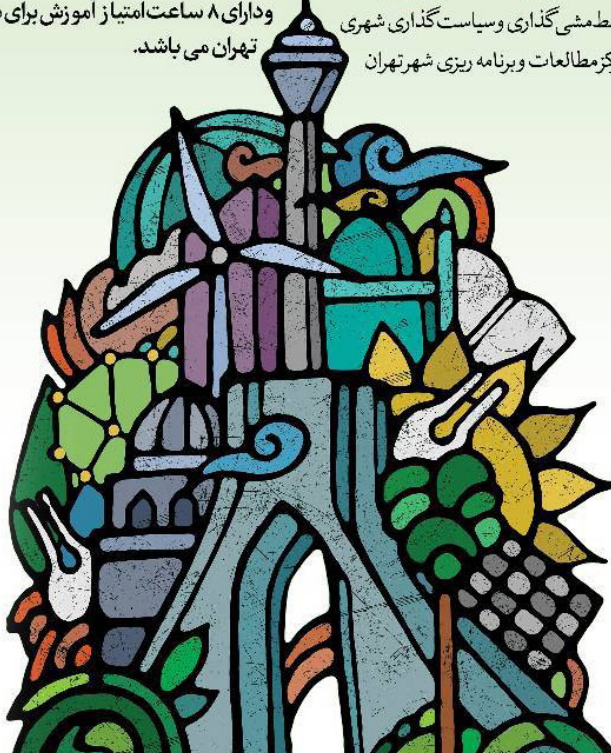
دبیر نشست: راضیه رهنما

پژوهشگر مطالعات در حوزه خط مشی گذاری و سیاست گذاری شهری

مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران



جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری
مركز مطالعات و برنامه ریزی شهری



خط مشی گذاری

در نشست محور «خط‌مشی گذاری و سیاست‌گذاری شهری» صاحبان ایده‌هایی از جمله «واکاوی و ارزیابی روندها، گرایش‌ها و نیروهای پیشران تاثیرگذار بر آینده شهر تهران»، «شناسایی راهکارهای عملیاتی موزه و نمایشگاه‌های کشاورزی در راستای پایداری فرهنگی و اجتماعی روستاها»، «برنامه‌ریزی فرنتیک برای شهرها»، «مدلسازی فرآیند ارزیابی و تحلیل پیشنهادی پیمان خواهرخواندگی اصفهان با شهرهای جهان»، «اصول و مفاهیم جغرافیای سیاسی شهر» و «تحلیل نوآوری منطقه‌ای در کلانشهرهای ایران با رویکرد آینده‌پژوهی» به ارائه طرح‌هایشان پرداختند.





دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در
مدیریت شهری و روستایی

روزگار و نوآوری

هفدهمین
جشنواره
بین المللی

در مدیریت شهری

(مجمع شهری تهران TUF)

مجمع شهر تهران



مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

سلسله نشست های پژوهش، نوآوری
و آموزش در مدیریت شهری و روستایی

در محور: حکمرانی نوین شهری با رویکرد
اقتصاد سبز، بهره وری سرمایه انسانی
و برنامه ریزی بلندمدت اقلیمی

چهارشنبه ۲۹/۱۱/۱۴۰۴ ساعت ۸ تا ۱۲

نشانی: خ بهشت، ساختمان مرکزی شهرداری،

طبقه هفتم، سالن جلسات

به ارائه دهندگان در نشست گواهی حضور اهدا می گردد
و دارای ۸ ساعت امتیاز آموزش برای همکاران شهرداری
تهران می باشد.

اعضای پنل تخصصی:

مهدی صادقی شاهدانی

عضو هیئت علمی دانشکده معارف اسلامی
و اقتصاد دانشگاه امام صادق (ع)

میثم موسائی

عضو هیئت علمی دانشگاه تهران

ریحانه فروزنده

استادیار دانشگاه علامه طباطبائی

یزدان گودرزی فراهانی

استادیار و دکتری تخصصی دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران

سعید زنگنه شهرکی

دانشیار رشته جغرافیا و برنامه ریزی دانشگاه تهران



جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری
مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران







دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در
مدیریت شهری و روستایی

روزگار و نوآوری در مدیریت شهری

(مجمع شهری تهران TUF)



سلسله نشست های پژوهش، نوآوری
و آموزش در مدیریت شهری و روستایی

در محور: **شهر، فرهنگ، رسانه**
و منظر شهری

چهارشنبه ۱۳۹۴/۱۱/۲۹ ساعت ۱۰ تا ۱۲

نشانی: دانشکده هنر و معماری
دانشگاه تربیت مدرس

به ارائه دهندگان در نشست گواهی حضور اهدا می گردد
و دارای ۸ ساعت امتیاز آموزش برای همکاران شهرداری
تهران می باشد.

اعضای پنل تخصصی:

زهرا محمودی

مشاور ارشد رئیس مرکز مطالعات و برنامه ریزی

علی اصغر فهمی فر

عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس

احمد رضا متین فر

عضو هیات علمی دانشگاه امام حسین (ع)

فرزانه شریفی

عضو هیات علمی دانشگاه سوره



در نشست محور «شهر، فرهنگ و رسانه و منظر شهری» صاحبان ایده‌هایی از جمله «معیارهای اجتماعی در طراحی معماری بر اساس سامانه‌های کنترل کیفیت ساختمان»، «مطالعه تطبیقی تبلیغات محیطی از منظر ضوابط و قوانین اجرایی در کشورهای مختلف»، «بررسی وضعیت خرده فرهنگ‌ها و سبک زندگی جوانان کشور» به ارائه طرح‌هایشان پرداختند.





دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در
مدیریت شهری و روستایی

پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری (مجمع شهری تهران TUF)

مجله شهرنشینی و روستایی



مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری تهران

سلسله نشست‌های پژوهش، نوآوری
و آموزش در مدیریت شهری و روستایی

در محور:

اجتماعی و فرهنگی

چهارشنبه ۲۹/۱۱/۱۴۰۴ ساعت ۸ تا ۱۲

نشانی: خ خیام، ساختمان خیام، مرکز مطالعات
و برنامه‌ریزی شهری تهران، طبقه سوم، سالن شهید فخری زاده

به ارائه دهندگان در نشست گواهی حضور اهدا می‌گردد
و دارای ۸ ساعت امتیاز آموزش برای همکاران شهرداری
تهران می‌باشد.

اعضای پنل تخصصی: غلامرضا غفاری: عضو هیئت

علمی دانشگاه تهران / قاسم زائری: معاون مطالعات

سیاست‌گذاری و حکمرانی شهری و عضو هیئت علمی دانشگاه تهران /

هاشم آرام: مدیر مطالعات اجتماعی و فرهنگی مرکز مطالعات و

برنامه ریزی شهر تهران / رسول صادقی: عضو هیئت علمی

دانشگاه تهران / ستار پروین: عضو هیئت علمی دانشگاه

علامه طباطبایی / مجید سلیمانی: عضو هیئت علمی

دانشگاه تهران / میثم مهدیار: عضو هیئت علمی دانشگاه

علامه طباطبایی / عبدالحسین کلانتری: عضو هیئت علمی

دانشگاه تهران / حسین ایمانی جاجرمی: عضو هیئت

علمی دانشگاه تهران / دبیر نشست: احمد ملکان: کارشناس

گروه مطالعات سبک زندگی مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران



جشنواره پژوهش و نوآوری در مدیریت شهری
مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری تهران



در نشست محور «اجتماعی و فرهنگی» صاحبان ایده‌هایی از جمله «شناسایی ظرفیت‌های میراث فرهنگی ناملموس آرامستان تخت فولاد»، «تحریم، گردشگری و تاب‌آوری»، «تاب‌آوری اجتماعی در برابر بزهکاری» و «نقش زنان بر عملکرد فضاهای عمومی شهر از منظر حق به شهر» به ارائه طرح‌هایشان پرداختند.





دوازدهمین جشنواره پژوهش و آموزش در
مدیریت شهری و روستایی

روزگار و نوآوری در مدیریت شهری

(مجمع شهری تهران TUF)



سلسله نشست های پژوهش، نوآوری
و آموزش در مدیریت شهری و روستایی

در محور:
شهرداری و معماری

چهارشنبه ۲۹ / ۱۱ / ۱۴۰۴ ساعت ۸ صبح

نشانی: دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده
هنر و معماری

به ارائه دهندگان در نشست گواهی حضور اهدا می گردد
و دارای ۸ ساعت امتیاز آموزش برای همکاران شهرداری
تهران می باشد.

اعضای پنل تخصصی:

هاشم داداش پور

عضو هیئت علمی دانشگاه تربیت مدرس

حسین راعی

عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت ایران

سمیه آهني

عضو هیئت علمی دانشگاه تهران

زهرامحمودی

مشاور رئیس مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران

محسن دهقانی تفتی

عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت ایران

دییرنشست: احمد خلیلی

عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت ایران



شهرسازی

در نشست محور «شهرسازی و معماری» صاحبان ایده‌هایی از جمله «توسعه بدون خودرو»، «بازآفرینی شهری راهنمای برنامه ریزان شهری»، «اندازه‌گیری مفهوم کیفی چشم‌انداز» و «احیای قنات‌های تهران» به ارائه طرح‌هایشان پرداختند.



سیمای ایران

«سیمای ایران» با واکاوی رخدادهای
مهم سال ۱۴۰۴، فراتر از روایت‌های
سطحی، سازوکارهای اجتماعی و
واقعیت‌های پنهان جامعه را تحلیل
می‌کند.



روابط عمومی مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



روابط عمومی مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران



نمایشگاه عکس تکثیر شده آینه

شهر در آینه دیدن است

یک بُرش

از آنچه در شهر میگذرد...



بازخوانی راهکارهای شهری



روابط عمومی مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

برش، مجله‌ای تصویری در ایزودهای ۱۰۰ ثانیه‌ای است که با هدف ارائه پاسخ‌ها و راهکارهای کوتاه و کارشناسی به موضوعات و مسائل روز مدیریت شهری تولید می‌شود.

هر شهر
داستانی دارد
که باید شنید.



P O D C A S T

دانش شهر

پادکست مسائل و راهکارهای شهری



شهرسازی



محیط زیست



زندگی شهری



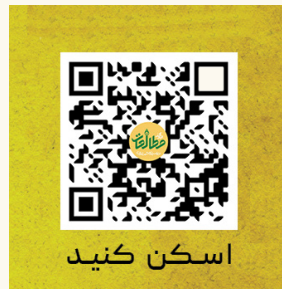
حمل و نقل



روابط عمومی مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

برای شهری بهتر، باید بیشتر دانست





برای ارتباط با مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران
اسکن کنید

